

6PM 19/04

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida

Sector de Gestió

Urbanística

20 JUL. 2006

RAMON MALLOL I FIGUERA

APROVAT per l'Ajuntament Ple
en sessió de data

14 OCT. 2006

Definitiu

Dono Fe

El Secretari

LA PAERIA

Ajuntament de Lleida
Secretaria General

ESTUDI DE MOBILITAT DEL PLA DE MILLORA 4, LLEIDA

Diligència, per fer constar que la
Comissió Territorial d'Urbanisme de
Lleida en sessió de 04 DES. 2006 va
acordar donar-se per assentada de
l'aprovació definitiva d'aquest expedient

El Secretari,

El Consell del Desenvolupament Territorial
El Consell dels Pla i Programes
El Consell General d'Innovació
El Consell d'Innovació i Competitivitat de Catalunya

DILIGÈNCIA

Per fer constar que el present document forma part de
expedient de GPM 19/04
data inicialment 03/05/06

Avantatge 30/01/07

Secretari General 04/10/06

P.D. El Consell del Negociat



Dopec

Enginyeria i Arquitectura

AUTOR

Norbert Torres i Pugès

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Juny de 2006

LA PAERIA

Ajuntament de Lleida
Secretaria General

**ESTUDI DE MOBILITAT
PLA DE MILLORA URBANA 4, LLEIDA
PROMOTOR: RAMON MALLOL I FIGUERA**

ÍNDIX

1	INTRODUCCIÓ	3
1.1	PLA DE MILLORA URBANA PMU-4	4
1.2	SITUACIÓ ACTUAL	5
1.2.1	Xarxa viària bàsica	5
1.2.2	Transport col·lectiu	6
1.3	OBJECTIUS DE L'ESTUDI.....	7
2	METODOLOGIA DE TREBALL.....	8
2.1	VEHICLE PRIVAT	8
2.1.1	Recopilació d'informació.....	8
2.1.2	Estimació d'intensitats	8
2.1.3	Càlcul de capacitats	9
2.1.4	Comparació de resultats.....	10
2.2	TRANSPORT PÚBLIC	10
2.3	VIANANTS I BICICLETES.....	10
3	VEHICLE PRIVAT.....	11
3.1	TRÀNSIT ACTUAL.....	11
3.1.1	Estacions d'aforament.....	11
3.2	PREVISIONS FUTURES DE TRÀNSIT	12
3.2.1	Increment de trànsit en la mobilitat externa.....	12
3.2.2	Increment trànsit al sector segons PMU-4.....	17
3.2.3	Increment trànsit a l'entorn segons PGLL	17
3.3	CÀLCUL DE CAPACITATS.....	19
3.3.1	Capacitat de vies de dos carrils (A, B, C, D1, D2 i E).....	19
	Factor de correcció per amplada dels carrils (fa)	19
3.3.2	Capacitat de vies d'un carril (F1 i F2)	21
3.3.3	Capacitat d'accisos.....	23
3.4	RESULTATS I CONCLUSIONS	26
3.4.1	Comparació de resultats.....	26
3.4.2	Conclusions	28
4	TRANSPORT PÚBLIC	29

5 VIANANTS I BICICLETES	30
5.1 Itineraris vianants	30
5.2 Aparcaments bicicletes.....	30
6 DOCUMENTACIÓ GRÀFICA.....	31

ANNEX 1. DOCUMENTACIÓ DE REFERÈNCIA

ANNEX 2. AFORAMENTS DE TRÀNSIT

ANNEX 3. LÍNIES DE TRANSPORT PÚBLIC

INTRODUCCIÓ

En aquest document es presenta l'*Estudi de mobilitat del Pla de millora urbana de Lleida*, que l'empresa *Dopec, S.L.* ha redactat per encàrrec de Ramon Mallol i Figuera, arquitecte redactor del Pla.

El Pla de millora urbana 4 comprèn la finca propietat de Posica, S.L. que es troba al sud-est de la població de Lleida, a l'alçada del km. 464 de la carretera N-II, i té una superfície de 135.511,45 m².

1.1 PLA DE MILLORA URBANA PMU-4

El desenvolupament del Pla de millora urbana 4 s'inicia per voluntat de la propietat de la finca, donada la necessitat existent en relació a la creació de nou sòl industrial al terme municipal de Lleida. El Pla té per objecte l'ordenació urbanística i la definició de conceptes d'edificacions i instal·lacions a construir-hi, completant el teixit urbà en la zona afectada per l'operació. De la zonificació proposada, en resulten les superfícies següents:

- Zona industrial urbana 6A:	62.314,44 m ²	Sòl privat (IIla 1)
	16.920,67 m ²	Sòl privat (IIla 2)
- Sistema d'equipaments:	13.789,34 m ²	Equipament comunitari (EC)
- Sistema d'espais lliures:	20.916,28 m ²	Zona verda o jardí (VJ)
- Sistema viari:	21.570,81 m ²	

Total Pla de millora 4: 135.511,45 m²

El Pla de millora 4 està contemplat dins el Pla General de Lleida, 1.995-2.015 (PGLL), per la qual cosa es considerarà el 2.015 com l'anys horitzó de l'Estudi.

1.2 SITUACIÓ ACTUAL

Al sector hi ha actualment instal·lacions obsoletes de les antigues indústries que l'ocupaven i la poca activitat que hi ha desapareixerà pròximament. Per tant, es pot considerar que la zona no té activitat, doncs quan es desenvolupi el Pla de millora urbana 4 aquesta haurà acabat completament i les edificacions existents seran enderrocades. Actualment l'accés a les instal·lacions es realitza des de l'antiga carretera N-II, actual L-11, la carretera N-240a i el Camí dels Frares, l'inici del qual és a la mateixa L-11.

A l'annex 1. Documentació de referència s'adjunten les dades estadístiques municipals sobre aspectes demogràfics, econòmics i socials que afecten a la mobilitat:

- Dades generals.
- Informació Pla General de Lleida.
- Informació Idescat.

1.2.1 Xarxa viària bàsica

Les principals vies que comuniquen l'àmbit d'actuació són les següents:

- **L-11 (Antiga N-IIa).** Connexió de l'autovia N-II amb el Sud de Lleida.

La Carretera és el principal punt d'accés pels vehicles provinents de Barcelona a través de l'autovia N-II per entrar a Lleida i els seus polígons industrials i viceversa.

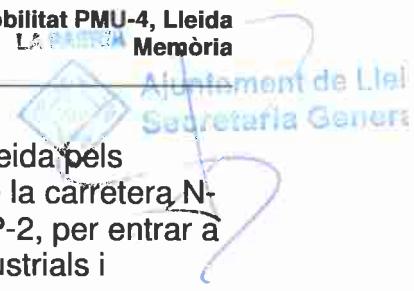
Presenta 2 carrils per sentit separats per una mitjana. Les interseccions amb els diferents vials es realitzen bàsicament mitjançant rotundes excepte amb les vies principals.

Permet la connexió amb les següents carreteres:

- C-13: Permet accedir en sentit Balaguer i per vorejar Lleida pel sud al costat de les poblacions de Magraners i la Bordeta.
- LL-12: Límit de la L-11 on connecta amb la via que permet l'entrada a Lleida o l'accés directa a l'autopista de peatge AP-2.

La carretera L-11 afecta al Pla de Millora urbana entre els PK's 464+500 i 465+500 aproximadament.

- **N-240a.** Variant de la Carretera N-240 de Tarragona a Bilbao i Sant Sebastià.



La Carretera és el principal punt d'accés a Lleida pels vehicles provinents de Tarragona a través de la carretera N-240, que permet estalviar els peatges de l'AP-2, per entrar a la zona sud de Lleida i els seus polígons industrials i viceversa.

Presenta 1 únic carril per sentit. Les interseccions amb els diferents vials es realitzen a nivell.

Permet la connexió amb les següents carreteres:

- N-240: Connexió amb la carretera N-240 a la intersecció amb la carretera C-13.
- C-13: Es troba al punt d'unió entre les carreteres N-240 i N-240 i permet continuar sentit Osca, Bilbao i Sant Sebastià o sentit Balaguer.

La carretera N-240a afecta al Pla de Millora urbana des de la seva connexió amb la carretera L-11 fins a l'inici de la població de Magraners.

- **Av. Indústria.** Carrer vertebrador del Polígon Industrial El Segre.

Principal carrer del Polígon Industrial del Segre amb la carretera C-13 i L-11 al punt d'entroncament amb la N-240a mitjançant una intersecció en rotonda al límit de l'àmbit d'actuació del PM4.

Presenta una secció de 2 carrils per sentit amb un elevat trànsit de vehicles pesats.

1.2.2 Transport col·lectiu

La principal línia d'autobusos urbans de Lleida i rodalies que comunica els diferents Polígons industrials dels voltants amb horaris adaptats a les necessitats de l'activitat industrial és:

- **LP-Polígons** (Empresa gestora: SARBUS). Connexió de Lleida, Pardinyes, Cappont, Bordeta i Magraners amb els Polígons Industrials de Cimalsa, els Frares i el Segre.

1.3 OBJECTIUS DE L'ESTUDI

Els objectius del present treball són els següents:

- i) Vehicle privat:
 - 1. Realitzar una estimació de la intensitat mitja diària de les carreteres de l'entorn, l'any 2.015.
 - 2. Realitzar una estimació de l'increment d'intensitat que implicarà el desenvolupament del Pla de millora urbana 4, l'any 2.105.
 - 3. Realitzar una estimació de la intensitat màxima horària, l'any 2.015.
 - 4. Calcular la capacitat dels vials.
 - 5. Calcular la capacitat dels accessos.
 - 6. Comparar els resultats obtinguts.
 - 7. Extreure les conclusions de l'Estudi.
 - 8. Proposar solucions.
- ii) Estudiar xarxa de transport públic.
- iii) Estudiar itineraris de vianants i estacionament de bicicletes.

2 METODOLOGIA DE TREBALL

El present estudi de mobilitat contempla tres tipus principals de fluxos:

- Vehicle privat
- Transport públic
- Vianants

2.1 VEHICLE PRIVAT

La metodologia del present Estudi de mobilitat del Pla de millora 4 al terme municipal de Lleida consta de varíes parts ben diferenciades:

2. Recopilació d'informació.
3. Estimacions d'intensitats.
4. Càlcul de capacitats.
5. Comparació de resultats.

2.1.1 Recopilació d'informació

Aquest apartat es basa fonamentalment en recollir informació referent a les dades d'aforaments de les carreteres de l'entorn de l'àmbit del Pla de millora urbana 4, principalment les carreteres L-11 (antiga N-II) i N-240, informació del Pla General de Lleida 1.995-2.015 (PGLL) i informació estadística del municipi de Lleida.

La primera informació és la base de partida de l'Estudi, amb la qual es pot determinar la intensitat mitja diària de les carreteres de l'entorn. Les dades d'aforament de les carreteres L-11 i N-240 han estat facilitades per la unitat de carreteres de Lleida del *Ministerio de Fomento*. S'han utilitzat les dades de les tres estacions més properes a l'àmbit d'Estudi.

La resta d'informació s'utilitzarà per estimar l'increment de trànsit que suposarà el desenvolupament del Pla de millora 4 al sud est de la ciutat de Lleida.

La informació referent al Pla de millora 4 ha estat facilitada per Ramon Mallol i Figuera, arquitecte redactor del mateix, mentre que la informació referent al municipi de Lleida s'ha consultat a la pàgina oficial de l'*Institut d'estadística de Catalunya (IDESCAT)*.

2.1.2 Estimació d'intensitats

A partir de la informació recopilada es procedirà al càlcul de les estimacions d'intensitat en hora punta de l'any 2.015, horitzó de l'actual Pla General del municipi de Lleida (PGLL).

El càlcul de la intensitat en hora punta de les diferents seccions a estudiar constarà de tres parts:



- i) Estimació de la intensitat mitja diària l'any 2.015 per a les diferents seccions d'estudi.
- ii) Estimació de l'increment de la intensitat de trànsit que implicarà el desenvolupament del Pla de millora urbana 4.
- iii) Estimació de la intensitat horària de demanda l'any 2.015, a partir de les dades anteriors.

L'estimació de la intensitat mitja diària l'any 2.015, s'obtindrà segons la tendència dels últims anys, a partir de l'historic de les estacions d'aforament utilitzades.

L'increment de trànsit que provocarà el desenvolupament del Pla de millora 4 es calcularà com el trànsit generat pels m² de polígon i equipaments que defineix el mateix.

L'estimació de la intensitat màxima horària es farà seguint les recomanacions de '*Elementos de Ingeniería de tráfico*' de la Càtedra de Camins i Aeroports de l'Escola Tècnica superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la '*Universidad Politécnica de Madrid*'. Així, considerarem la intensitat horària de l'hora 30 com la intensitat horària de demanda, i serà la que compararem amb les capacitats dels vials estudiats.

2.1.3 Càlcul de capacitats

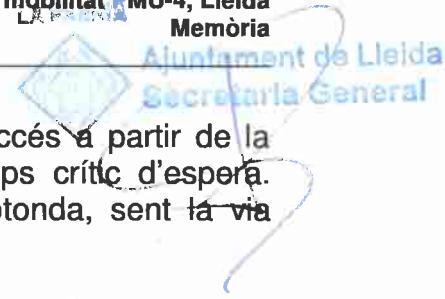
Les capacitats de cadascuna de les seccions a estudiar es determinaran amb el mètode de càlcul indicat a la publicació '*Elementos de Ingeniería de tráfico*' de la Càtedra de Camins i Aeroports de l'Escola Tècnica superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la '*Universidad Politécnica de Madrid*'.

Aquest mètode, el més conegut i utilitzat, és el del '*Manual de capacidad de carreteras*' preparat als Estats Units pel *Transportation Research Board*.

El càlcul de la capacitat dels carrers amb dos carrils es determinarà com la capacitat d'una carretera amb un carril per ambdós sentits de circulació. Segons el '*Manual de Capacitat*', la capacitat d'una carretera de dos carrils en condicions ideals és de 2.000 vehicles/hora, suma d'ambdós sentits, i en funció d'una sèrie de factors d'amplada, distància d'obstacles laterals i tipus de trànsit, es pot determinar la capacitat real.

El càlcul de la capacitat dels carrers d'un sol carril es determinarà com en el cas anterior, però considerant que la capacitat d'un carrer amb un sol carril en condicions ideals és de 1.000 vehicles/hora, la meitat que en el cas d'una carretera amb dos carrils.

El càlcul de la capacitat de les interseccions controlades per senyals de prioritat de pas, es determinarà amb la '*Figura 3. Capacidad de un acceso secundario*' de la



mateixa publicació. La taula permet estimar la capacitat de l'accés a partir de la intensitat en hora punta de la via principal i assolint un temps crític d'espera. S'utilitzarà el mateix procediment per als accessos a una rotonda, sent la via principal la de l'interior de la mateixa.

2.1.4 Comparació de resultats

Una vegada s'han calculat les intensitats horàries de l'hora 30 i les capacitats de les diferents seccions a estudiar, només quedarà realitzar la comparació dels resultats per manifestar si els diferents vials són capaços d'absorir el trànsit estimat per l'any 2.015. Una vegada analitzats els resultats, es realitzaran les conclusions i les recomanacions oportunes.

2.2 TRANSPORT PÚBLIC

S'analitzen les línies de transport públic actuals i es comprova que cap punt de l'àmbit d'actuació es trobi a més de 750m d'una parada de transport públic.

En cas que no es compleixi s'analitza les modificacions necessàries en el servei per complir amb el requisit anterior.

2.3 VIANANTS I BICICLETES

S'analitza que es pugui accedir a l'àmbit d'actuació des dels nuclis habitats més propers a peu.

Es comprova també el nombre de places per a bicicletes necessàries a l'àmbit d'actuació.



3 VEHICLE PRIVAT

3.1 TRÀNSIT ACTUAL

3.1.1 Estacions d'aforament

Les estacions de la xarxa d'aforaments del *Ministerio de Fomento* properes a l'àmbit d'estudi són les següents.

- Estació 25-9004-3, carretera L-11 P.Q. 464,00, antiga N-II.
- Estació 25-9099-3, carretera L-11 P.Q. 468,88, antiga N-II.
- Estació 25-63-1, carretera N-240, P.Q. 86,90.

Les dades utilitzades de les estacions d'aforament d'aquest Estudi, s'han consultat a la publicació '*Mapa de tráfico 2.004*', del *Ministerio de Fomento*.

D'aquestes estacions s'ha pogut consultar, entre d'altres, l'historic de les intensitats mitges diàries fins el 2.004. Aquesta dada ens serveix per estimar la intensitat mitja diària per l'any horitzó de l'Estudi. No s'ha pogut disposar però d'intensitats en hora punta, per la qual cosa s'ha optat per seguir les recomanacions indicades a la publicació '*Elementos de Ingeniería de tráfico*' de la Càtedra de Camins i Aeroports de l'Escola Tècnica superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la '*Universidad Politécnica de Madrid*', i s'ha considerat la intensitat horària de l'hora 30.

Consultats l'Ajuntament de Lleida i el *Ministerio de Fomento*, no es disposa de dades d'aforaments més propers, ni en espai ni en temps.



3.2 PREVISIONS FUTURES DE TRÀNSIT

3.2.1 Increment de trànsit en la mobilitat externa

Amb les dades de les estacions d'aforament properes, es pot determinar amb la tendència lineal actual, quina serà la intensitat mitja diària (IMD) en hora punta/de les carreteres L-11 i N-240 l'any 2.015 (horitzó del Pla General de Lleida), sense tenir en compte el desenvolupament del Pla de millora urbana 4, que es tenen en compte en el següent punt.

Les dades s'han consultat a la publicació '*Mapa de tráfico 2.004*' del *Ministerio de Fomento*. Cal dir que les dades del 2.005 no han sigut publicades abans de la realització del present Estudi.

Aquesta previsió s'ha realitzat de la següent manera: s'ha realitzat una gràfica amb les dades disponibles de la intensitat mitja diària, obtenint l'equació de la línia de tendència de la IMD dels últims anys per a les seccions on hi ha les estacions d'aforament.

Un cop tenim l'equació de la línia de tendència, podem estimar la intensitat mitja diària per a l'any d'estudi 2.015.

Suposem que el 65% del trànsit de la N-240 es desvia per la C-13, degut a que és la variant est de Lleida i que permet comunicar-se ràpidament amb les principals vies de la zona: A-2, AP-2, A-14 i A-22 a part d'altres vies secundàries.

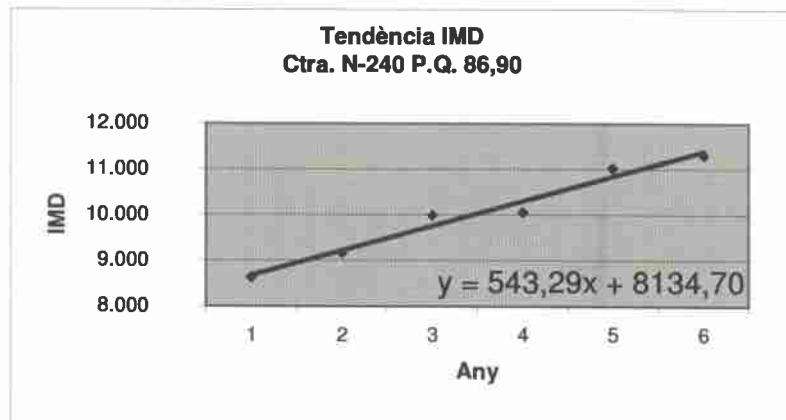
El 35% d'aquesta intensitat restant de la N-240 és el que s'estima que arribarà als vials D1 i D2, tal i com s'indica al plànol núm. 3 *Trànsit generat, mobilitat externa*.



Ctra. N-240, P.Q. 86,90

Estació 25-63-1

Any	IMD (veh/dia)
1.999 (1)	8.638
2.000 (2)	9.172
2.001 (3)	10.001
2.002 (4)	10.063
2.003 (5)	11.028
2.004 (6)	11.315



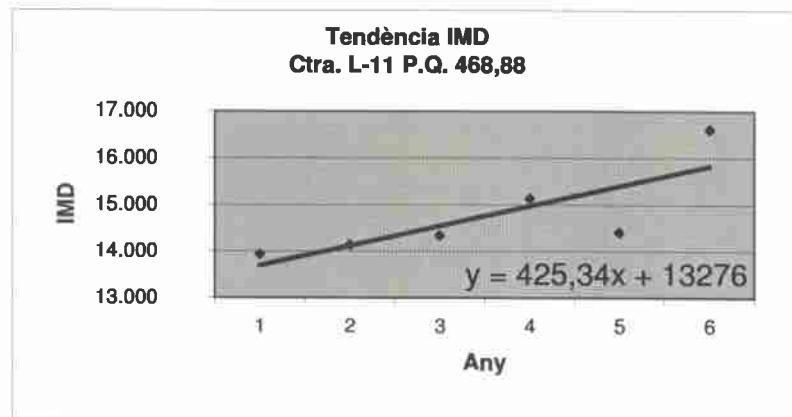
Tot i que la gràfica s'ha realitzat amb les dades dels últims 6 anys mostrats a la taula anterior, l'equació de la línia de tendència correspon a les dades dels últims 10 anys.

A partir de la gràfica obtenim que per la carretera N-240 P.Q. 86,90 i l'any 2.015 ($x=17$) fem una previsió de 17.370 vehicles/dia.



Ctra. L-11, P.Q. 468,88 (Els Alamús)
Estació 25-9099-3

Any	IMD (veh/dia)
1.999 (1)	13.945
2.000 (2)	14.146
2.001 (3)	14.345
2.002 (4)	15.139
2.003 (5)	14.412
2.004 (6)	16.604



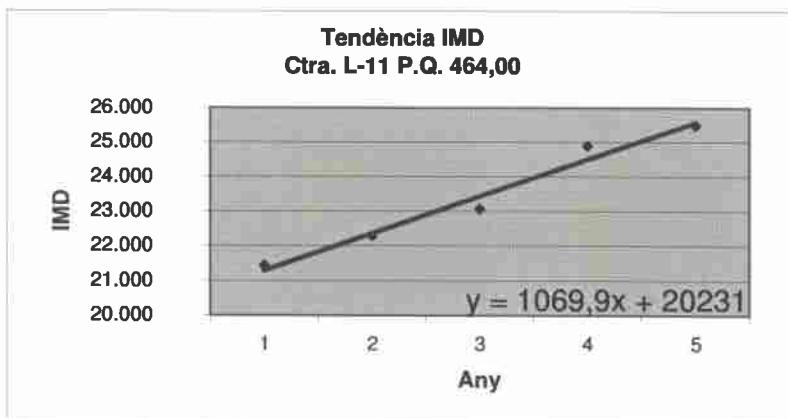
En aquest cas tant la gràfica com l'equació de la línia de tendència corresponen als valors indicats a la taula, doncs no disposem de dades d'anys anteriors al 1.999. A partir de la gràfica obtenim que per la carretera L-11 P.Q 468,88 i l'any 2.015 ($x=17$) fem una previsió de 20.507 vehicles/hora.



Ctra. L-11, P.Q. 464,00 (Lleida)

Estació 25-9004-3

Any	IMD (veh/dia)
1.999 (1)	21.445
2.000 (2)	22.294
2.001 (3)	23.074
2.002 (4)	24.895
2.003 (5)	25.494
2.004	40.819

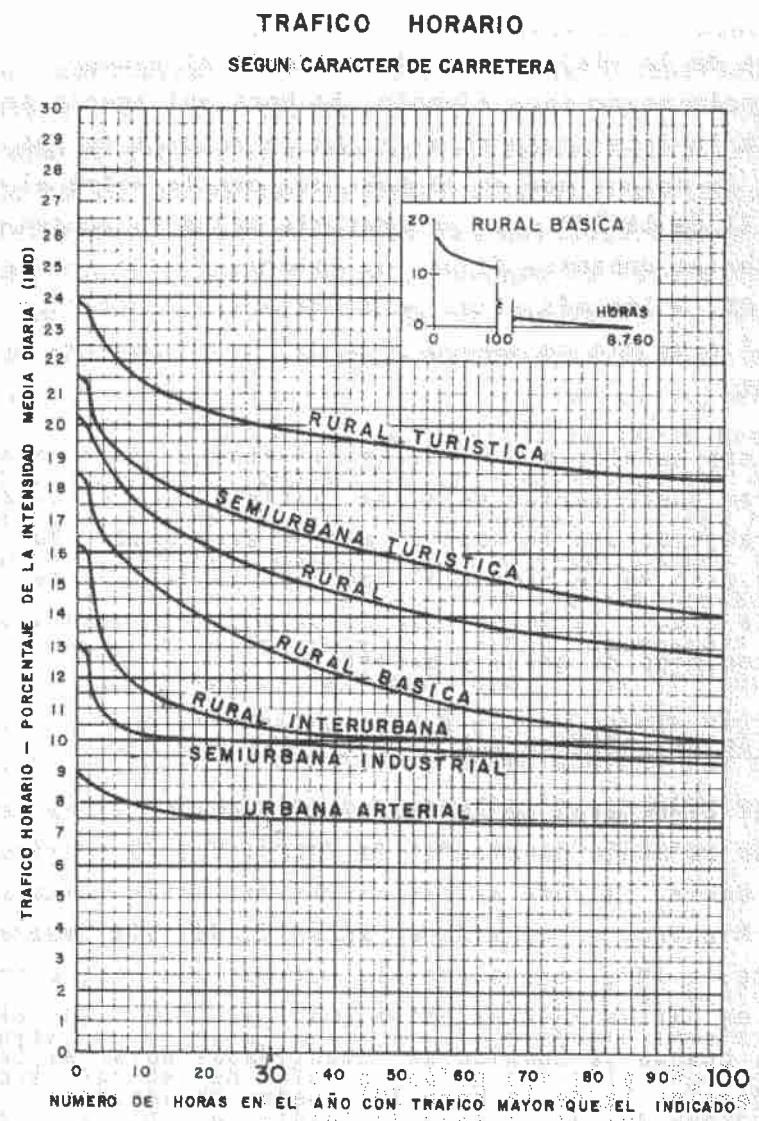


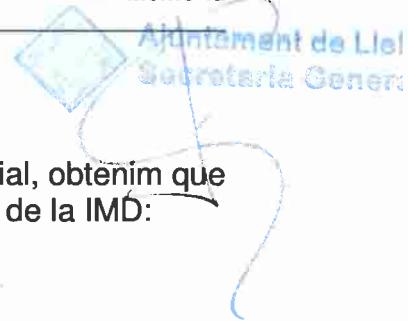
En aquest cas tant la gràfica com l'equació de la línia de tendència corresponen als valors indicats a la taula, excepte el valor del 2.004 que hem obviat, degut a que distorsiona massa el resultat i creiem que s'ha assolit aquest valor per algun motiu excepcional. D'aquesta estació no tenim dades anteriors al 1.999.

A partir de la gràfica podem estimar que per l'any 2.015 la IMD serà de 38.419 vehicles / dia.

Un cop obtinguda la intensitat mitja diària de l'any d'estudi, obtenim la intensitat horària de demanda pel mateix any amb el mètode de càlcul indicat a la publicació '*Elementos de Ingeniería de tráfico*' de la Càtedra de Camins i Aeroports de l'Escola Tècnica superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la '*Universidad Politécnica de Madrid*', ja que no disposem de valors d'intensitats en hora punta de les estacions d'aforament.

Segons la publicació anterior, per escollir la intensitat horària que es considerarà com la demanda, s'ha de tenir en compte la freqüència amb què es presenten els diferents valors d'aquesta intensitat. S'agafa com a representativa de la demanda la intensitat horària que només s'excedeix durant 30 hores l'any, anomenada intensitat de l'hora 30.





En el nostre cas, i adoptant un tipus de carretera semiurbana industrial, obtenim que per a l'any 2.015 la intensitat horària en l'àmbit d'Estudi serà el 10 % de la IMD:

- Ctra. N-240, P.Q. 86,90: 1.737 veh / h
- Ctra. L-11, P.Q. 468,88: 2.051 veh / h
- Ctra. L-11, P.Q. 464,00: 3.842 veh / h

3.2.2 Increment trànsit al sector segons PMU-4

El Pla de millora urbana 4 promou una superfície industrial urbana de 79.235 m² i una superfície d'equipaments de 13.789 m², generant un increment total de trànsit al sector de 16.267 viatges/dia.

Per obtenir aquest valor, s'han aplicat els següents ràtios:

Ús	m ² st	Ràtio: viatges / m ² dia	Viatges / dia
Industrial	142.623	0,11	15.688
Equipaments	8.273	0,07	579
TOTAL			16.267 viatges / dia

El ratio habitual per un polígon és de 5 viatges / 100m² sostre/dia. En aquest cas s'ha considerat el valor de 11 viatges / 100 m²/dia degut a la proximitat a una gran ciutat com Lleida i a vies principals com L-11 i N-240a que fan pensar amb la instal·lació d'empreses que generin important trànsit de vehicles pesats.

La taula es refereix als m² de sostre, aplicant el coeficients de la normativa urbanística del Pla General de Lleida, que són 1,80 m² de sostre per m² de superfície per a industrial urbana 6A i 0,60 m² de sostre per m² de superfície pels equipaments. Segons els sentits de circulació proposats, i les hipòtesi d'entrada i sortida de vehicles de cada parcel·la , arribem a conèixer el trànsit generat dins el sector, i com afecta a cada vial. Aquesta distribució del trànsit generat queda reflexada al plànol núm. 4 *Hipòtesi orígen-destí* del present Estudi.

Igual que a l'apartat anterior se suposa que la intensitat horària de l'hora 30 pel 2.015 serà el 10% de la intensitat mitja diària estimada.

Els ratios utilitzats responen a l'experiència en altres estudis similars.

3.2.3 Increment trànsit a l'entorn segons PGLL

El Pla General de Lleida 1.995-2.015 defineix el planejament de l'entorn de l'àmbit d'estudi. D'aquesta manera, i considerant els mateixos ràtios que a l'apartat anterior, podem estimar el trànsit generat a l'entorn del PMU-4.

Tal i com es pot observar al plànol núm. 3 del present Estudi, s'ha considerat el trànsit generat pel polígon industrial del Segre, per determinar la intensitat del vial que comunica el mateix amb la rotonda 1. Les dades s'han obtingut amb el mateix procediment que per al PMU-4:

- Sostre Polígon Segre: 809.582 m²
- Viatges generats Polígon Segre: 89.054 viatges/dia
- Viatges generats Polígon Segre intersecció amb L-11: 22.263 v/dia

De la mateixa manera podem estimar el trànsit generat pel polígon proper al PMU-4, però suposem que aquest trànsit serà conduït a través dels vials de la xarxa viària prevista al Pla General de Lleida, i que no afectarà els vials del PMU-4.



3.3 CÀLCUL DE CAPACITATS

3.3.1 Capacitat de vies de dos carrils (A, B, C, D1, D2 i E)

En carreteres amb dos o tres carrils es calcula la capacitat total de la carretera, per ambdós sentits de circulació. Segons el '*Manual de Capacitat*', en condicions ideals és de 2000 vehicles/hora, suma d'ambdós sentits.

En aquests tipus de carreteres les condicions ideals són les següents:

- i) amplada dels carrils superiors a 3,60 m
- ii) obstacles laterals a 1,80 m del límit de la calçada
- iii) trànsit format per cotxes

Quan aquestes condicions no s'acompleixen, és necessari tenir en compte una sèrie de factors de correcció, utilitzant la fórmula:

$$C \text{ (veh. / hora)} = 2000 * f_a * f_i * f_d * f_p$$

Factor de correcció per amplada dels carrils (fa)

Amplada del carril (m)	Factor de correcció per amplada dels carrils		
	Autopistes		Carreteres de 2 o 3 carrils (ambdós sentits)
	2 carrils per sentit	3 o 4 carrils per sentit	
≥3,60	1,00	1,00	1,00
3,30	0,97	0,96	0,88
3,00	0,91	0,89	0,81
2,70	0,81	0,78	0,78

El sector presenta cinc carrers amb un carril per a cada sentit de circulació, amb una amplada de:

- Carrer A: 3,40 m.
- Carrer B: 4,50 m.
- Carrer C: 4,00 m.
- Carrer D1: 3,50 m.
- Carrer D2: 3,50 m.
- Carrer E: 3,40 m.

Per tant el factor de correcció per amplada dels carrils f_a equival a 0,88 per als carrers A, D1, D2 i E, i equival a 1 per als carrers B i C.

Factor mig de correcció per obstacles laterals (fi i fd)

Distància al límit de la calçada (m)	Factor mig de correcció per obstacles laterals		
	Autopistes		Carreteres de 2 o 3 carrils (ambdós sentits)
	2 carrils per sentit	3 o 4 carrils per sentit	
≥ 1,80	1,00	1,00	1,00
1,20	0,99	0,99	0,97
0,60	0,97	0,97	0,93
0,00	0,90	0,94	0,88

Per als carrers A, B, C, i E s'assoleix que la distància del límit de la calçada als obstacles laterals és 0 m, doncs hi trobem la vorada o la zona d'estacionament.

Per als carrers D1 i D2 s'assoleix que la distància del límit de la calçada als obstacles laterals és de 1,5 m, corresponent al voral.

Per tant els factors f_d i f_i equivalen a 0,88 per als carrers A, B, C, i E, i a 0,97 per als carrer D1 i D2.

Factor mig de composició real del trànsit (fp)

$$f_p = 100 / 100 - P_a - P_c + E_a * P_a + E_c * P_c$$

on,

P_a correspon al percentatge d'autobusos

P_c correspon al percentatge de camions

E_a correspon a l'equivalent d'autobusos

E_c correspon a l'equivalent de camions

Tipus de carretera i vehicle	Factor mig d'equivalència de camions i autobusos		
	Tipus de terreny		
	pla	ondulat	accidentat
Autopista			
Camions	2	4	8
Autobusos	1,6	3	5
Carretera de 2 carrils			
Camions	2	5	12
Autobusos	2	4	6

El percentatge de camions i autobusos es pren de les dades de l'IDESCAT, sent el percentatge de camions de 16,2% i el percentatge d'autobusos de 3,5%, segons les últimes dades corresponent al parc de vehicles del municipi de Lleida.

El terreny del sector es pot considerar pla, i per tant els valors E_a i E_c equivalen a 2.

Amb totes aquestes dades, s'obté que el factor f_p és de 0,833, per a tots els carrers.



Càlcul de la capacitat

Una vegada s'ha determinat el valor de cada factor, es pot determinar la capacitat de cada carrer amb la fórmula:

$$C \text{ (veh. / hora)} = 2000 * f_a * f_i * f_d * f_p$$

Resultant una capacitat de:

- 1.135 veh / hora per al carrer A i E.
- 1.290 veh / hora per als carrers B i C.
- 1.379 veh / hora per al carrer D1 i D2.

3.3.2 Capacitat de vies d'un carril (F1 i F2)

Per calcular la capacitat de vies d'un sol carril fem servir el mateix mètode que a l'apartat anterior, però considerant que la capacitat d'un carrer amb un sol carril en condicions ideals és de 1.000 vehicles/hora, la meitat que en el cas anterior.

En aquests tipus de carreteres les condicions ideals són les següents:

- iv) amplada dels carrils superiors a 3,60 m
- v) obstacles laterals a 1,80 m del límit de la calçada
- vi) trànsit format per cotxes

Quan aquestes condicions no s'acompleixen, és necessari tenir en compte una sèrie de factors de correcció, utilitzant la fórmula:

$$C \text{ (veh. / hora)} = 1.000 * f_a * f_i * f_d * f_p$$

Factor de correcció per amplada del carril (fa)

Amplada del carril (m)	Factor de correcció per amplada dels carrils		
	Autopistes		Carreteres de 2 o 3 carrils (ambdós sentits)
	2 carrils per sentit	3 o 4 carrils per sentit	
≥ 3,60	1,00	1,00	1,00
3,30	0,97	0,96	0,88
3,00	0,91	0,89	0,81
2,70	0,81	0,78	0,78

El sector presenta dos carrers amb un sol carril i únic sentit, amb una amplada de:

Carrer F1: 3,50 m.

Carrer F2: 6,00 m.

Per tant el factor de correcció per amplada dels carrils f_a equival a 0,88 per als carrers F1, i equival a 1 per al carrer F2.

Factor mig de correcció per obstacles laterals (fi i fd)

Distància al límit de la calçada (m)	Autopistes		Carreteres de 2 o 3 carrils (ambdós sentits)
	2 carrils per sentit	3 o 4 carrils per sentit	
≥ 1,80	1,00	1,00	1,00
1,20	0,99	0,99	0,97
0,60	0,97	0,97	0,93
0,00	0,90	0,94	0,88

Per als carrers F1 i F2 s'assoleix que la distància del límit de la calçada als obstacles laterals és 0,0, doncs hi trobem la vorada o la zona d'estacionament.

Per tant els factors f_d i f_i equivalen a 0,88 per als carrers F1 i F2.

Factor mig de composició real del trànsit (fp)

$$f_p = 100 / 100 - P_a - P_c + E_a * P_a + E_c * P_c$$

on,

P_a correspon al percentatge d'autobusos

P_c correspon al percentatge de camions

E_a correspon a l'equivalent d'autobusos

E_c correspon a l'equivalent de camions

Factor mig d'equivalència de camions i autobusos			
Tipus de carretera i vehicle	Tipus de terreny		
	pla	ondulat	accidentat
Autopista			
Camions	2	4	8
Autobusos	1,6	3	5
Carretera de 2 carrils			
Camions	2	5	12
Autobusos	2	4	6

El percentatge de camions i autobusos es pren de les dades de l'IDESCAT, sent el percentatge de camions de 16,2% i el percentatge d'autobusos de 3,5%, segons les últimes dades corresponent al parc de vehicles del municipi de Lleida.

El terreny del sector es pot considerar pla, i per tant els valors E_a i E_c equivalen a 2.

Amb totes aquestes dades, s'obté que el factor f_p és de 0,833 per als dos carrers.

Càlcul de la capacitat

Una vegada s'ha determinat el valor de cada factor, es pot determinar la capacitat de cada carrer amb la fórmula:

$$C \text{ (veh. / hora)} = 1.000 * f_a * f_i * f_d * f_p$$

Resultant una capacitat de:

567 veh / hora pel carrer F1.

645 veh / hora pel carrer F2.

3.3.3 Capacitat d'accisos

L'objectiu d'aquest càlcul és comprovar que no es produeixin retencions en les interseccions controlades per senyals de prioritat de pas.

El mètode de càlcul utilitzat és l'indicat a la publicació '*Elementos de Ingeniería de tráfico*' de la Càtedra de Camins i Aeroports de l'Escola Tècnica superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la '*Universidad Politécnica de Madrid*'.

Per determinar la capacitat d'un accés no prioritari serà necessari conèixer la intensitat de trànsit dels vehicles als que s'ha de deixar pas.

Si els vehicles que arriben per l'accés estudiat han de creuar el vial preferent o girar a l'esquerra, la intensitat a considerar serà la total que circula per aquesta carretera, però si es tracta d'un accés al que només arriben vehicles que poden girar a la dreta, la intensitat a considerar serà únicament la del sentit al què s'incorporen.

Els vehicles que arriben pels accessos no prioritaris només poden entrar a la via prioritària quan no hi ha cap vehicle dins d'una determinada distància. Aquesta distància es medeix amb el temps que tardarà el vehicle en arribar a la intersecció, i s'anomena temps crític.

Els accessos estudiats estan indicats al plànol núm. 6 *Resultats*.

Segons la publicació esmentada, la següent taula permet calcular la capacitat de la intersecció sense que es produeixin retencions a partir de la intensitat horària de trànsit a la via principal i el temps crític d'espera.

Adoptem un temps crític de 5 s per als accessos a un vial preferent d'un-sol sentit, i un temps crític de 8 s per als accessos a un vial preferent de doble sentit de circulació. Per les rotonda 1 considerem un temps crític de 3 s, doncs la geometria dels accessos a la mateixa i la bona visibilitat faciliten aquesta incorporació.

12.37

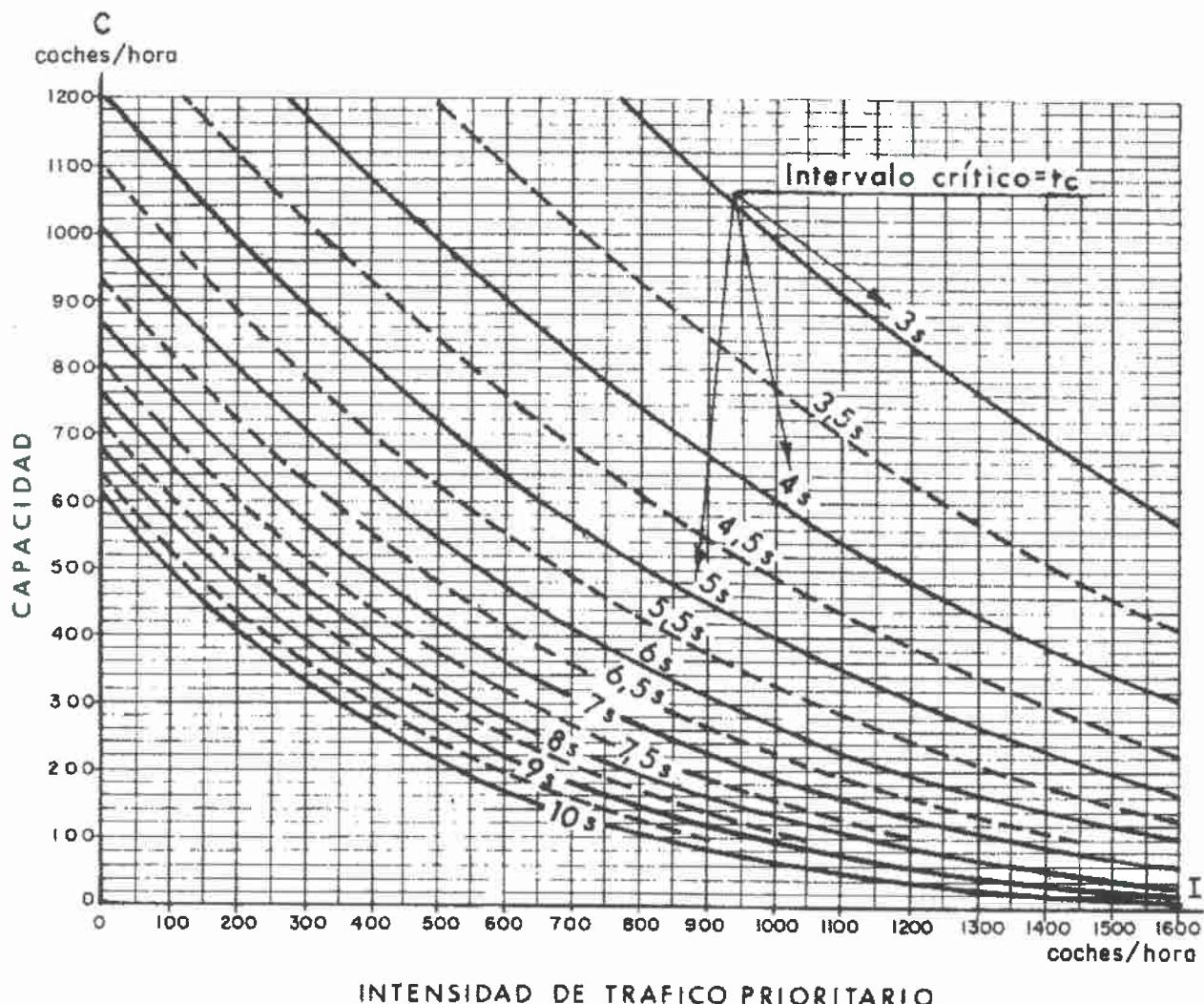


Fig. 3 CAPACIDAD EN UN ACCESO SECUNDARIO



Segons aquest mètode, la capacitat dels accessos és la següent:

Accés	Intensitat prioritari 2.015	Temps crític	Capacitat
(1) del lateral N-240 a D2	584 veh/h	5 s	660 veh/h
(2) del carrer C a carrer F2	255 veh/h	5 s	940 veh/h
(3) del carrer B a carrer A	38 veh/h	8 s	700 veh/h
(4) del carrer D1 a R2	285 veh/h	5 s	920 veh/h
(5) del carrer C a R2	324 veh/h	5 s	860 veh/h
(6) del carrer A a R2	589 veh/h	5 s	640 veh/h
(7) del carrer D2 a R2	19 veh/h	5 s	1.180 veh/h
(8) del carrer D1 a R1	961 veh/h	3 s	1.040 veh/h
(9) Pol. Segre a R1	800 veh/h	3 s	1.160 veh/h

Nota: R1 és rotonda 1, R2 és rotonda 2



3.4 RESULTATS I CONCLUSIONS

Per a determinar el trànsit generat que circularà per cada vial s'han suposat uns recorreguts d'entrada i sortida de vehicles a les parcel·les del Pla; amb aquestes suposicions s'ha repartit el total de trànsit generat pels diferents vials. A aquest s'ha afegit el trànsit de les carreteres externes que afecten els vials del PMU-4.

Aquestes dades es poden consultar al plànol núm. 6 *Resultats*.

3.4.1 Comparació de resultats

Realitzats tots els càlculs procedim a la comparació dels resultats obtinguts. Es tracta de valorar si la capacitat dels vials és suficient per a absorbir el trànsit estimat que generarà el desenvolupament del Pla de millora urbana 4 de Lleida i el seu entorn, l'any 2.015.

Tenint en compte les hipòtesi origen-destí considerades, els resultats són els següents:

Carrer	Intensitat hora 30 prevista 2.015	Capacitat vial	Resultat
A	38 veh/h	1.135 veh/h	ok
B	30 veh/h	1.290 veh/h	ok
C	784 veh/h	1.290 veh/h	ok
D1	891 veh/h	1.379 veh/h	ok
D2	1.167 veh/h	1.379 veh/h	ok
E	-	1.135 veh/h	ok
F1	510 veh/h	567 veh/h	ok
F2	255 veh/h	645 veh/h	ok

Es pot observar que els carrers que tindran més intensitat de trànsit són els carrers C, D1 i D2 per vials de doble sentit, i el carrer F1 per vials amb un sentit de circulació.

En cap cas la capacitat del vial és inferior a la intensitat estimada pel 2.015; cal remarcar que la menor diferència entre els dos paràmetres la trobem al carrer F1.

Pel que fa als accessos secundaris, i segons la publicació '*Elementos de Ingeniería de tráfico*' de la Càtedra de Camins i Aeroports de l'Escola Tècnica superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la '*Universidad Politécnica de Madrid*', es pot considerar que:

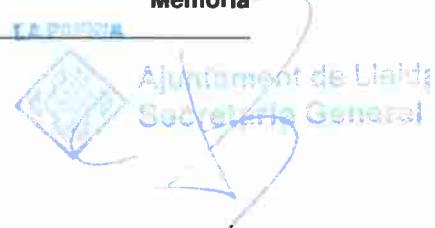
Si la capacitat de l'accés és superior a la intensitat en més de 250 vehicles, les esperes seran molt petites (menys de 10 s com a mitja), mentre que si la diferència és menor a 100 vehicles les esperes poden ser molt llargues (amb una mitja superior al mig minut).

En aquest cas, tal i com es pot observar a la següent taula, la capacitat dels accessos és suficient per a les intensitats estimades. I la diferència entre els dos paràmetres d'estudi, i segons l'explicat anteriorment, és prou gran com per assegurar que no hi haurà retencions.

Accés	Capacitat	Intensitat accés	Diferència	Resultat
(1) de lateral N-240 a D2	660 veh/h	10 veh/h	650 veh/h	ok
(2) de carrer C a carrer F2	940 veh/h	392 veh/h	548 veh/h	ok
(3) de carrer B a carrer A	700 veh/h	15 veh/h	685 veh/h	ok
(4) de carrer D1 a R2	920 veh/h	322 veh/h	598 veh/h	ok
(5) de carrer C a R2	860 veh/h	529 veh/h	331 veh/h	ok
(6) de carrer A a R2	640 veh/h	10 veh/h	630 veh/h	ok
(7) de carrer D2 a R2	1.180veh/h	589 veh/h	591 veh/h	ok
(8) del carrer D1 a R1	1.040 veh/h	568 veh/h	472 veh/h	ok
(9) Pol. Segre a R1	1.160 veh/h	1.113 veh/h	47 veh/h	ok

Nota: R1 és rotonda 1, R2 és rotonda 2

Els dos últims accessos corresponen a la rotonda 2. S'han estudiat els dos accessos més desfavorables. Per l'accés 8, s'ha considerat com a trànsit prioritari tot el que prové de la ciutat de Lleida a través de la N-IIa. Per l'accés 9, s'ha considerat com a trànsit prioritari la suma del trànsit dels dos accessos anteriors (L-11 procedent d'Els Alamús i N-240a + PMU-4). En els dos casos s'ha considerat la meitat de la intensitat prioritària per tractar-se de doble carril. Donat que el cas més desfavorable és no tenir en compte el trànsit sortint, i és el que hem fet, podem considerar els resultats favorables.

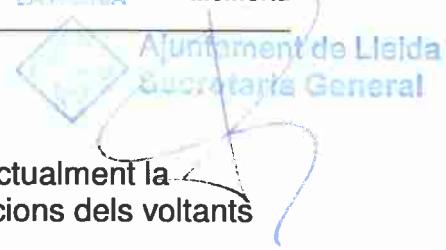


3.4.2 Conclusions

Finalment podem conoure aquest Estudi comentant que la mobilitat de la zona objecte del mateix es veurà afectada en quant al volum de trànsit generat pel Pla de millora urbana 4. Per això s'han estudiat els vials previstos al mateix, tenint en compte també el trànsit estimat a les carreteres de l'entorn.

Així doncs, amb la proposta de vials i els sentits de circulació del Pla de millora urbana 4 de Lleida, i el trànsit generat per les activitats que hi ha previstes, no donaran problemes de retencions als vials del mateix ni als seus accessos o sortides.

En el punt 7 *Documentació gràfica* s'adjunten els plànols de l'Estudi.



4 TRANSPORT PÚBLIC

Es proposa aprofitar la línia d'autobusos urbans de Lleida que actualment la connecta amb els Polígons Industrials de la ciutat i de les poblacions dels voltants que es veuen afectades.

L'avantatge d'aprofitar aquesta línia existent, anomenada LP-Polígons, radica en el fet que l'horari està adaptat a la realitat industrial amb el qual s'adaptarà perfectament al nou Polígon Industrial.

El tram de línia que es preveu modificar és:

- Mantenir parada Trav. Palauet 2.
- Desviar-se fins L-11, agafar el vial fins a la intersecció amb la N-240a on s'agafaria en sentit Borges Blanques.
- Nova parada: PM4, propera a la rotonda d'accés al Polígon.
- Desviar-se de la N-240a cap al cementiri.
- Mantenir parada Cementiri 3 i continuar amb la ruta actual.

D'aquesta manera l'afectació a la línia actual és mínima car únicament s'afegeix una nova parada i el nou recorregut s'incrementa únicament aproximadament 650m. Amb una única parada és suficient cap tots els punts del Polígon es troben a una distància inferior als 400m de la parada d'autobús urbà més propera.



5 VIANANTS I BICICLETES

5.1 Itineraris vianants

S'han de preveure dos itineraris principals de connexió del PM4 amb els nuclis urbans més propers:

- Lleida
- Magraners

5.1.1 Itinerari de vianants fins a Lleida

L'itinerari de vianants fins a Lleida s'haurà d'assegurar amb les següents condicions:

- Vorera Carrer D1 i F1 del PM4.
- Encreuament vianants L-11 mitjançant pas a diferent nivell (Soterrat o elevat)
- Vorera de connexió fins Av. Indústria (Polígon del Segre)
- A partir de l'Av. Indústria es pot accedir fins al barri de Pardines de Lleida on es pot connectar amb la resta de l'entramat urbà.

5.1.2 Itinerari de vianants fins a Magraners

L'itinerari de vianants fins a Magraners s'haurà d'assegurar amb les següents condicions:

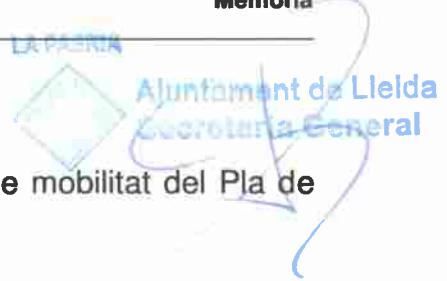
- Vorera Carrer D1, D2, A i C del PM4.
- Encreuament vianants N-240a mitjançant pas a diferent nivell (Soterrat o elevat)
- Vorera de connexió fins cementiri.
- Connexió fins al nucli de Magraners amb vorera existent.

5.2 Aparcaments bicicletes

Per un ús industrial s'estima necessari la següent relació de places per a bicicletes: 1 plaça /100 m² sostre o fracció.

En el cas del polígon industrial el nombre de m² de sostre industrial és de 79.235 amb el que fa necessari un total de 793 places.

Per poder arribar amb bicicleta fins al PM4 s'utilitzarà el mateix itinerari que per a vianants adaptant la zona interior del Polígon i dimensionant correctament els passos sota la L-11 i la N-240.



6 DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

A continuació s'adjunta la documentació gràfica de l'Estudi de mobilitat del Pla de millora urbana 4 de Lleida.

1. Situació i emplaçament
2. Mobilitat externa
3. Trànsit generat
4. Hipòtesi origen-destí
5. Capacitats vials
6. Resultats
7. Transport públic
8. Itineraris vianants

Barcelona, juny de 2.006
L'autor de l'Estudi de mobilitat,


Norbert Torres i Pugès
Enginyer de Camins, C. i P.
DOPEC, S.L.





TÍTOL DEL PROJECTE:

RAMON MALLOL I FIGUERA
ARQUITECTE

DATA:

Juny
2006

AUTOR DEL PROJECTE:

Norbert Torres Pugès
Eng. de Camins C.I.P.

ESCALA GRÀFICA:

0 15 30 45 60 75mm
DIN A1 1/1500
DIN A3 1/3000

TÍTOL DEL PLÀNOL:

ITINERARI VIANANTS

NÚMERO:

8
1 de 1

Estudi de mobilitat
Pla de millora urbana 4, Lleida

Dopec
Enginyeria i Arquitectura



ANNEX 1 DOCUMENTACIÓ DE REFERÈNCIA

Situació geogràfica

municat

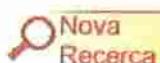


© Institut Cartogràfic de Catalunya

- CENTRES D'ATENCIÓ PRIMÀRIA**
- ESTABLIMENTS SOCIALS**
- INFORMACIÓ TURÍSTICA COMARCAL**
- ORGANISMES DE LA GENERALITAT**
- ESTADÍSTIQUES**
- CENTRES DOCENTS**
- EL TEMPS A LA COMARCA**
- INSTAL·LACIONS ESPORTIVES**
- MUSEUS**
- OFICINES D'INFORMACIÓ TURÍSTICA**
- COMISSARIES DE MOSSOS D'ESQUADRA**

Lleida

- Població 2005:** 124.709
- Gentilici:** lleidatans
- Altitud:** 155 m
- Superfície:** 212 Km²
- Capital:** Lleida
- Comarca:** Segrià
- Àmbit territorial:** Ponent
- Partit judicial:** Lleida
- Demarcació electoral:** Lleida
- Província:** Lleida



Entitats de població que inclou	Població 2005
Basses d'Alpicat, les	879
Butsènit	1.093
Gualda	1.093
Lleida	118.675
Llivia	975
Raimat	431
Sucs	599
Torres de Sanui, les	964
Total	124.709





ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ , PERÍODE 1992 - 2000

	Per cada 1.000 habitants								
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Motocicletes	39,49	39,42	39,30	39,14	39,68	38,35	38,79	38,78	38,59
Turismes i furgonetes	378,02	379,97	381,03	384,53	393,01	393,86	405,01	418,90	430,96
Remolcs	21,03	8,29	8,64	9,74	10,29	9,05	10,49	10,53	9,61
Camions	61,70	61,80	62,52	64,56	65,60	64,23	66,49	69,10	71,78
Tractors	7,37	7,48	8,27	9,24	10,14	8,52	9,91	9,90	10,95
Autobusos	1,10	1,14	1,16	1,16	1,20	0,99	1,05	0,96	1,03
Ciclomotors	50,50	48,19	46,17	44,34	44,76	43,80	43,49	43,20	44,27
TOTAL	559,21	546,29	547,09	552,71	564,68	558,80	575,23	591,37	607,19

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut Municipal d'Informàtica

INFORMACIÓ DEL PLA GENERAL DE LLEIDA**ÍNDEX**

1. Naturalesa i procés de revisió del Pla General Municipal 1979.
2. Les línies estratègiques del nou Pla General de Lleida 2015.
3. El model urbanístic i l'estructura urbana.
4. Les principals propostes d'ordenació.
5. Ordenació de l'espai públic, els "sistemes".
6. Típus i condicions de l'edificació.
7. Regulació dels usos i de l'activitat econòmica.
8. La zonificació del sòl urbà i urbanitzable.
9. El desenvolupament del sòl urbà i urbanitzable.
10. La zonificació del sòl rural (no urbanizable).
11. El sistema de parcs en el sòl rural.
12. La protecció del patrimoni cultural.
13. La programació d'actuacions i el marc econòmic del nou Pla.
14. Les operacions de centralitat territorial i urbana.
15. Dades quantitatives del Pla General de Lleida 2015.

ANNEX:

- Oficina Tècnica del Pla
- Informació Urbanística
- Equip redactor, d'assessors i de suport

1. NATURALESA I PROCÉS DE REVISIÓ DEL PLA GENERAL MUNICIPAL 1979

El **Pla General Municipal de Lleida aprovat l'any 1979** complia l'any 1995 setze anys de vigència. Passats els anys, el PGM 1979 encara contenia elements plenament vigents; però d'altres feien oportuna una revisió o actualització en profunditat del PGM de 1979, atès que es complien també els terminis fixats en les Normes Urbanístiques (article 5.2.a.). En aquest context

el Ple de l'Ajuntament de la ciutat aprovava per unanimitat el 29 d'abril de 1994 la revisió del PGM 1979, que s'ha d'entendre com una revisió ordinària.

Es va constituir l'Oficina del Pla que s'havia d'encarregar de la redacció del document d' "Avanç de Planejament. Pla General de Lleida. 1995-2015", que el Ple municipal del 24 de febrer de 1995 aprovava sotmetre a informació pública per un termini de trenta dies. I, en cloure el procés d'exposició pública de l'Avanç, el Ple Municipal, en data de 21 de desembre de 1995, aprovà, amb vint-i-cinc vots a favor i un en contra, una proposta que detalla o orienta algunes de les **opcions** fonamentals per al nou Pla de la ciutat.

Tant amb vista a l'avanç com a l'aprovació inicial, el procés d'elaboració del Pla ha estat guiat per unes determinades premisses:

La participació ciutadana. L'urbanisme no pot desenvolupar-se correctament sense el coneixements i el parer dels ciutadans; per això s'ha posat èmfasi en la participació pública de particulars i col·lectius en l'exposició pública de l'Avanç de Planejament. A més a més, prèvia redacció del Pla, entre el 13 i 30 de juny de 1994, es convocaren deu seminaris monogràfics en els quals s'establí un dossier de propostes de futur i s'han mantingut sessions de treball sistemàtiques amb les associacions de veïns abans i durant l'exposició de l'Avanç i després de la seva aprovació.

Inserció en la gestió urbanística. Un Pla no pot desentendre's de la seva dimensió fonamental de gestió urbanística, de manera que el Pla es redacta en estreta relació amb l'administració municipal que l'ha de gestionar quotidianament. El cap de l'Oficina del Pla és el mateix responsable dels Serveis d'Urbanisme municipals i tretze responsables tècnics municipals intervenen com a assessors en la redacció, a part de quatre consellers exteriors. I el Pla es nodreix també del bagatge del Servei d'Urbanisme, en particular, el Pla d'Aparcaments Urbans Municipals (aprovat l'any 1992), del Pla de Gasolineres en la zona urbana (aprovat l'any 1993), del Pla Especial dels Espais Lliures de Lleida, redactat, en conveni amb la Demarcació de Lleida del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (1994), del Programa ARI pel Centre Històric de Lleida (1994), i del Pla Especial del Turó de la Seu Vella (1996).

Pluridisciplinarietat i rigor tècnic. La diversitat d'agents i matèries que intervenen en la construcció urbana obliguen a la pluridisciplinarietat tècnica i a la diversitat de competències, que han guiat la composició de l'Oficina i els consells assessors, així com els contactes i encàrrecs tècnics exteriors. De la mateixa manera, el nou Pla no podia defugir les modernes tècniques informàtiques, que han implicat un gran esforç de confecció de cartografia digital i l'elaboració d'un Sistema d'Informació Geogràfic; però permeten un salt decisiu en la qualitat tècnica del Pla i la seva gestió.

2. LES LÍNIES ESTRATÈGIQUES DEL NOU PLA GENERAL DE LLEIDA 2015

El marc estratègic del Pla són les cinc directrius recollides en l'Avanç de planejament:

La capitalitat. La ciutat de Lleida i els pobles de l'entorn formen, segons el Pla Territorial General de Catalunya (PTGC), un "Sistema urbà de reequilibri territorial" dins el qual la ciutat es fixa la fita de **creixement residencial màxim de 144.263 habitants per a l'any 2015**. Sobre aquesta base del PTGC es modula la política de sol del Pla i la necessitat d'impulsar la base productiva de la ciutat, amb una bona

oferta de sòl industrial, terciari o logístic, i els serveis i equipaments de capitalitat; tot això sense deixar de banda les grans infraestructures: projecte de tren d'alta velocitat, aeroport, noves autopistes i autovies, telecomunicacions.

La territorialitat o la ciutat real. El model urbanístic de Lleida-ciutat ha estat pensat sobre la base de la seva realitat funcional actual; l'anomenada "Ciutat-Regió" o "Sistema Urbà" (PTGC).

La ciutat real del Pla General de Lleida 2015 es formada per Lleida i els pobles del seu entorn, que s'han de repartir el creixement residencial futur en un hipotètic 70% i 30%, respectivament. Les necessitats generals de Lleida s'ajusten a les de la ciutat real i determinats temes com l'abocador i el tractament de residus, el subministrament de l'aigua potable, la xarxa de camins o el tractament de les aigües residuals (urbanes i de caràcter agropecuari) i diversos aspectes mediambientals es troben ja a l'ordre del dia d'aquesta "ciutat real".

La urbanització. La millora de les condicions de vida de la població té una dimensió urbana clara, que es trasllada en el disseny de l'espai urbà com a escenari de civisme. D'entrada, la ciutat adopta un "model peatonal", atès que cap zona urbana o urbanitzable no se situa a una distància superior a 1,5 km o quinze minuts del centre de serveis urbans. L'aplicació del Pla d'Accessibilitat a les vies urbanes i la transformació dels principals carrers de la ciutat en "eixos cívics", a part de l'extensió del carril-bici i dels transport públic, integren una opció global a favor de la moderació del trànsit urbà i d'una mobilitat sostenible. Units a les millors de l'equipament públic han de procurar una millora sensible de la qualitat de vida urbana.

Sostenibilitat. A part de l'adopció d'una escala "peatonal" de ciutat, que ha de minimitzar els consums energètics del sistema, es profunditza en la protecció mediambiental i la sostenibilitat

urbana. L'ordenació parteix dels aspectes edafològics, i de l'edificació, així com de les compatibilitats de les activitats i funcions de base urbana. I es defineixen i protegeixen els sistemes hidrogràfics naturals, les xarxes de reg (sèquies i bassals) i de desguàs (clamors), els camins rurals, els marges, els turons, els boscos o arbredes i els erms, així com els espais d'interès natural o els parcs territorials, els "corredors ecològics" i els "reservoris naturals".

Continuitat del model urbanístic del Pla General de 1979. El concepte de continuïtat del model urbanístic del PGM de 1979 s'entén com el manteniment global de l'estructura urbana en la ciutat consolidada. També suposa la normalitat en el procés de revisió del pla, que s'explica en la forma de ciutat, en la seva zonificació i en la normativa que la desenvolupa i en la integració del planejament de segona escala (plans especials o plans parcials) aprovat i en procés d'execució.

3. EL MODEL URBANÍSTIC I L'ESTRUCTURA URBANA

El nou Pla General de Lleida 2015 segueix un **model urbanístic complex**, que orienta el desenvolupament de la ciutat preexistent cap a una ciutat més cívica dins d'un territori sostenible, fruit de les noves directrius estratègiques.

Pel que fa a l'estructura urbana de la ciutat, s'ha dissenyat en base al seu model

"doble": una **malla reticular al sud**, orientada per l'eix de la carretera N-II, i una forma en **malla radial al nord**, sobre els eixos vials de la CN-230 i la CM-240. Aquestes dues xarxes queden connectades i travades unitàriament pel sistema de ponts, sobre la barrera natural del riu Segre en el seu tram urbà. Els elements fonamentals de disseny són la xarxa de **vialitat** combinada amb la **zónificació urbanística** (usos, densitats i tipus de sòls del PGM), i molt especialment el **Sistema d'Espais Lliures**, amb els verds lineals i els "eixos cívics i d'accessibilitat."

Amb referència als sistemes d'espais lliures i zones verdes i al sistema d'equipaments s'ha configurat un **model integrat**. En els espais lliures i zones verdes la trama formada pel conjunt d'elements urbans (parcs urbans, zones verdes, places, jardins...) o territorials (espais PEIN, turons, rius...) és "requalificada" i s'estableix una relació entre tots ells, amb la projecció d'una **xarxa de connexió**: corredors naturals o ecològics, espais de contacte ciutat-horta i eixos cívics urbans.

Voltar terrenys
Els equipaments i elements de serveis públics també s'entenen com una trama "focalitzada", en la qual el conjunt d'elements es projecta més coherentment i recolza en un grau de concentració i d'ordenació més gran a partir de set "**nodes**"; tres sobre l'eix de la malla de la Ctra. N-II, (Campus de Cappont i la Bordeta-Canal), i dos sobre els punts focals del model radial del nord (Ctra. d'Osca Montserrat i Gualda-Marimunt).

La forma física del model urbanístic de la ciutat es completa amb la definició d'unes "**traces**", amb la definició de les "vistes" i les "ombres" del Turó de la Seu Vella per a la protecció de les visuals de la imatge simbòlica i històrica de la Ciutat. També s'introdueixen els referents arqueològics i patrimonials (arquitectònics i històricoartístics) potenciadors del teixit urbà i normes específiques de protecció del paisatge urbà i l'estètica (Carta del Color).

En aquest sentit, es pot definir el model urbanístic del nou Pla General de Lleida, com a model urbanístic dual (radial per eixos al nord, i de malla orientada al sud), amb una estructura integrada per dues trames (una requalificada i l'altra focalitzada pels espais lliures, les zones verdes i els equipaments, respectivament), a més de les referències simbòliques, constituïdes per la imatge de la Seu Vella i la protecció del paisatge urbà, l'estètica i els elements patrimonials.

4. LES PRINCIPALS PROPOSTES D'ORDENACIÓ

1. El Centre Històric. La ciutat disposa ja dels instruments urbanístics d'ordenació de l'àrea central i històrica de la ciutat, i el Pla refon el planejament vigent en el Centre Històric i hi incorpora, noves àrees de remodelació. El **Pla Especial del Turó** es manté. El Pla incideix en particular en:

1. La refosa de la normativa i de les figures de gestió bàsiques del Pla i del Programa ARI.
2. La refosa del contingut del Catàleg d'elements que s'han de protegir i la seva adequació a la Llei 3/1993 de Protecció del Patrimoni Cultural Català.
3. La connexió dels traçats per a vianants i d'accessibilitat del Turó amb el circuit d'eixos cívics i recorreguts d'espais lliures del Pla.
4. La protecció a través de la normativa del Pla General de les visuals urbanes de Lleida i en especial les que fan referència a la Seu Vella i al

Turó.

5. El reforçament de les propostes d'accessibilitat i d'organització de l'aparcament en l'àmbit del Centre Històric i el Turó de la Seu Vella.



2. L'Eix del Riu Segre. L'àmbit del riu s'entén com un conjunt d'espais de gran valor natural i humà, articulats al voltant de l'aigua, que constitueixen el corredor natural més important del territori ponentí. Es planteja el seu tractament global a través d'un Pla Especial, en el qual es conformi el tractament unitari i es concretin les pautes per als espais ben diferenciatos que integren el corredor al llarg del seu traçat de nord a sud:

- El Parc de Grenyana, com a espai d'esbarjo i lleure col·lectiu relacionat amb l'ermita de Grenyana.
- La Mitjana, com a espai d'interès natural que compagina la conservació amb activitats didàctiques i de passeig.
- El Parc del Segre, com a tram urbà de passeig.
- El Parc Fluvial situat en el meandre de Rufea-Butsènit com a espai per desenvolupar les activitats esportives i lúdiques al voltant de l'aigua.
- El Parc de Rufea, com a espai d'interès educatiu i experimental, a l'antiga granja militar.
- El Parc de Butsènit, com a espai d'esbarjo relacionat amb l'ermita de Butsènit.

3. L'ordenació de l'Eix Ferroviari. El desembre de 1995 s'estableix el Conveni Renfe-Paeria

Per a l'ordenació urbanística de l'actual Estació Renfe de Lleida i els terrenys adjacents a través d'un "Pla Director". En la perspectiva d'implantació de l'alta velocitat ferroviària aquest Pla ha de segellar la desaparició de l'estació com a barrera urbana per esdevenir un nou espai de centralitat dins la ciutat. Es preveu el pas inicial del TGV per l'actual estació de RENFE, però també es preveu la construcció d'una variant ferroviària, de manera que el Pla estableix una reserva de sòl per a la possible implantació d'una futura nova estació a Gardeny-Rufea.

4. El Turó de Gardeny. La transformació d'usos del Turó a causa del tancament de les casernes Militars haurà de permetre la implantació de noves activitats i la seva reconversió urbana, amb les directrius explícites de:

- Recuperació per a la ciutat d'un parc urbà dins del sistema d'espais lliures.
- Incorporació a la ciutat i recuperació del monument del Castell dels Templers.
- Creació d'àrees de noves tecnologies, viver d'empreses i/o desenvolupament de serveis relacionats amb el medi ambient compatibles amb una urbanització de qualitat.
- Destinar espais a instituts de recerca o d'investigació lligats al sector agroalimentari, a la Universitat i a activitats complementàries de la Fira de Lleida.
- Recuperació dels espais i de les instal·lacions esportives existents i d'una part dels emplaçaments militars (sales, residència,...) en funció del Pla Director.
- Configuració de l'heliport, amb una gran àrea d'aparcament, i dels nous accessos.

5. Ordenació de l'Eix de Barcelona. Com a conseqüència de la implantació de noves variants viàries, l'actual traçat de la CN-II o carretera de Barcelona en el pas per la ciutat es converteix en un àrea de renovació urbana. El Pla i el seu desenvolupament a través dels plans de segona escala persegueix com a objectiu principal la millora de les condicions urbanístiques i la seva conversió en una nova avinguda urbana, amb qualitat d'eix cívic, tot recuperant també la seva condició de nexe entre barris i sectors residencials de la ciutat. Al mateix temps es planteja l'articulació dels diversos usos actuals i la projecció de la seva potencialitat terciària. Els 3 km que hi ha entre la "Rotonda" i el Campus Universitari, fins a la minivariant Industrial - Crta. de Balaguer, tindran funcions: universitàries, residencials, comercials, terciàries, logístiques i d'equipament.

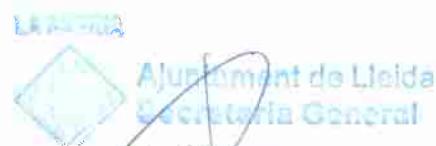
5. ORDENACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC, ELS "SISTEMES"

El Pla General constitueix el marc per excel·lència de la intervenció pública en la ciutat i aquesta intervenció es concreta de manera especial en el disseny de l'espai públic de la ciutat. El Pla General de Lleida 2015 posa la seva atenció en la millora dels elements constitutius d'aquest espai públic, representants en el planejament pel anomenats "sistemes". En aquest sentit s'introdueixen noves conceptualitzacions de "sistemes", nou redimensionaments i noves ordenacions sobre els sistemes previstos en el PGM 1979 que busquen una millora substancial de la qualitat de vida urbana.

El Pla preveu **set sistemes convencionals** dins els quals s'introdueixen subdivisions que han de permetre un tractament més ajustat de l'espai públic:

- Sistema hidrogràfic (H)
- Sistema d'infraestructures (IN)
- Sistema ferroviari (F)
- Sistema d'equipaments
 - Equipment comunitari (EC)
 - Equipment dotacional (ED)
 - Equipment-aparcament (EA)
- Sistema viari
 - Viari bàsic (VB)
 - D'eixos cívics i d'accessibilitat (VC)
 - Camins rurals (VR)
- Sistema d'espais lliures
 - Zones verdes o jardins (VJ)
 - Verds urbans o places (VU)
 - Verds privats (VP)
 - Verds esportius (VE)
 - Espais lliures lineals (VL)
- Sistema de parcs
 - Parcs d'interès natural (PN)
 - Parcs territorials (PT)
 - Parcs urbans (PU)

D'acord amb les reflexions prèvies del **Pla d'Espais Lliures** es delimiten les seves diferents tipologies d'aquests i s'assenyalen els elements mínims d'ordenació que s'han d'aconseguir, tot contemplant la dimensió pública de determinats espais lliures situats en propietats privades. D'altra part, els "parcs" es diferencien dels espais lliures com a peces més importants i substantives dins les quals s'ha de diferenciar, encara, la vocació natural i de protecció, de la vocació de lleure públic i



de la situació urbana.

En el sistema viari esdevé decisiva la incorporació de les propostes del Pla d'Accessibilitat i la introducció dels **Eixos Cívics**, que s'han de desenvolupar a través d'un Pla Director, que han de donar al vianant el paper que li correspon de protagonista de la ciutat i han d'estimular, també, les múltiples funcions urbanes del "carrer". De la mateixa manera, els **camins rurals** mereixen una atenció especial com a "carrers" d'un medi habitat, productiu i de qualitats naturals com és l'Horta de Lleida, i hauran de ser objecte d'un altre Pla Director.

El conjunt, l'**espai lliure i els parcs** sumen 446,22 hectàrees en el sòl urbà i urbanitzable, superficie que multiplica pràcticament per quatre les previsions efectuades en el PGM anterior de 1979. En resultat un estàndard de 21,04 m² per habitant. L'estàndard del PGM de 1979 era de 5 m².

Pel que fa als **equipaments**, la suma total arriba a les 324,68 hectàrees, gairebé el doble del PGM 1979. L'estàndard resultant és de 13,26 m² per habitant. L'estàndard del PGM del 1979 era de 7 m².

El "sistema" d'equipaments introduceix, en tot cas, les figures dels equipaments **dotacionals** i l'aparcament que contemplen titularitats i iniciatives privades cada cop més importants a la frontera dels "equipaments comunitaris" convencionals i d'allò que es considera com a servei públic. Activitats i/o titularitats privades tenen, altrament, una presència per apreciar i valorar en l'espai públic, de manera que es contemplen nous sistemes com els "verds urbans" o els "verds esportius".

6. TIPUS I CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ

En la mesura que les cases imprimeixen caràcter a l'espai públic urbà i en la mesura que l'administració ha de vetllar per la qualitat general de l'habitatge, l'ordenació de l'edificació de les àrees residencials constitueix una de les aportacions principals del Pla General de Lleida 2015. Referent a això, el Pla recull la **diversitat tipològica** normal resultant d'una ciutat formada a través de diverses etapes històriques i on s'han d'acollir i integrar noves demandes residencials.

1. Edificació tancada o segons alineació del vial.
2. Edificació en línia.
3. Edificació reculada.
4. Edificació aïllada sobre parcel·la.
5. Edificació en filera.
6. Edificació oberta o en bloc.

Pel que fa a la tipologia característica de l'exemple, al costat de l'edificació entre mitgeres al llarg del front continu d'un vial que dóna l'edificació tancada o segons alineació del vial, es preveu l'edificació en línia, que recull situacions puntuals en les quals la unitat d'una illa es veu alterada per la presència d'elements, com ara un

equipaments. En relació a les noves demandes d'habitatge unifamiliar a més de l'edificació aïllada sobre parcel·la es preveu l'edificació en filera.

Cada una d'aquestes tipologies dóna origen a unes **condicions d'edificació** específiques que seran modulades en l'aplicació a les diverses **zones** del planejament. Aquestes condicions de l'edificació són en essència aquelles que es recollien ja en el PGM de 1979, amb petites correccions per clarificar-ne l'aplicació. Així, la regulació de l'edificació se centra en el nombre de plantes, en les quals es concreten les criteris per a cada zona, i a partir d'aquestes es determinen les alçàries, amb algunes excepcions puntuals.

Número de plantes	Alçada màxima normal (m)	Alçada màxima amb altell (m)
Planta baixa	3,5	no altell
Planta baixa + 1 planta pis	6,5	no altell
Planta baixa + 2 plantes pis	9,5	no altell
Planta baixa + 3 plantes pis	12,5	no altell
Planta baixa + 4 plantes pis	15,5	no altell
Planta baixa + 5 plantes pis	18,5	no altell
Planta baixa + 6 plantes pis	21,0	22,5
Planta baixa + 7 plantes pis	24,0	25,4
Planta baixa + 8 plantes pis	27,0	28,2

La problemàtica específica dels baixos urbans, orientats cap a una funció comercial que supera la demanda real, porta a un replantejament del seu ús i s'introduceix la possibilitat d'ús com a habitatge. En la mateixa línia es restringeix la construcció d'altells.

7. LA REGULACIÓ DELS USOS I L'ACTIVITAT ECONÒMICA

L'atribució d'usos a les diverses àrees del territori urbà i municipal reforça l'ordenació física de la ciutat i ha de servir per al seu desenvolupament harmònic. En la mesura que representa un element de regulació de l'activitat constructora. El Pla opta per una definició clara i exhaustiva de la tipologia dels usos i per una atribució també precisa i sistemàtica als diferents sistemes i zones urbanístiques.

En conjunt es delimiten **nou usos generals** que es defineixen a través d'uns usos detallats als quals es fa obligatori de referir-s'hi per precisar la vocació de determinades zones o sistemes. Al costat de les tipologies convencionals s'introdueixen els usos logístics, els mediambientals i els usos de tipus especial, que

contemplen noves funcions de l'espai.

1. Residencial
2. Comercial
3. Terciari
4. Industrial
5. Logístic
6. Equipament comunitari
7. Agrari tipus especial
8. Tipus especial
9. Mediambiental



La definició dels usos serveix, d'entrada, per marcar la vocació de cada zona urbana i, en aquest sentit, es parla en algun moment d'usos generals. Les determinacions normatives assenyalen, concretament, aquells usos que són **permesos** a cada zona i els que no ho són, els anomenats **incompatibles**, que impliquen la denegació de l'autorització de construcció. Determinats usos s'assenyalen com a **condicionats** a l'acompliment dels requisits que s'especifiquen en la normativa.

En la definició detallada dels usos s'estableix una **relació amb l'activitat** econòmica, s'aproximen els usos a la tipologia CNAE oficial d'activitats i la regulació zona dels usos esdevé una condició per a l'accés a la "llicència d'activitat econòmica".

D'altra banda, l' "activitat" és l'objecte d'atenció específica a través de la tipificació dels usos industrials segons la definició d' "**activitats classificades**", a les quals s'incorporen criteris simples de superfície ocupada per determinar el nivell d'impacte, L'annex 3 de les Normes de Planejament desenvolupa la tipologia d'activitats CNAE amb la qualificació d'activitat innòcua o "classificada" i el nivell d'incidència, que han de servir per a l'atorgament de la "llicència d'activitat".

En la línia anterior, el Pla incorpora també les ordenances municipals referides a l'activitat. La incorporació d'aquestes ordenances, la tipificació de les activitats classificades i altres "proteccions" concretes desenvolupades per la normativa constitueixen un aspecte indefugible de la preservació del mediambient i de la qualitat de vida urbanes.

8. LA ZONIFICACIÓ DEL SÒL URBÀ I URBANITZABLE.

En el sòl urbà la zonificació segueix els criteris i el límits establerts en el PGM 1979. En aquesta zonificació s'introdueixen alguns elements de simplificació i s'incorporen

alguns plans parciais, de manera que el sòl urbà apareix dividit en **onze grans tipologies** que, per la seva banda, se subdividen i donen un total de trenta zones.

- Centre urbà
 - Centre històric (1H)
 - Centre comercial (1C)
 - Renovació urbana (1R)
- Eixample
 - Eixample residencial (2R)
 - Edificació oberta (2E)
- Eixample nou
 - Urbana residencial (3A)
 - Edificació suburbana (3B)
- D'ordenació urbana
 - Unifamiliar (4A)
 - Volumètrica (4B)
 - Concentrada (4C)
 - Específica (4D)
 - General (4E)
- Habitatge unifamiliar
 - Aïllat (5A)
 - Tipus 1 (5B)
 - Tipus 2 (5C)
 - Tipus 3 (5D)
- Industrial
 - Industrial urbana (6A)
 - Polígon industrial (6B)
- De planejament aprovat (7A)
- Remodelació
 - Remodelació urbana (8U)
 - Activitat terciària (8T)
 - Remodelació industrial (8R)
- D'ordenació especial
 - Tipus 1 (9A)
 - Tipus 2 (9B)
 - Tipus 3 (9C)
- Contínua i rehabilitació
 - D'edificació contínua 1 (10E)
 - D'edificació contínua 2 (10T)
 - Rehabilitació urbana (10V)
- Nuclis urbans
 - D'edificació aïllada (11A)
 - D'edificació contínua (11C)
- Urbanització residencial
 - Tipus 1 (12A)
 - Tipus 2 (12B)
 - Tipus 3 (12C)
- D'urbanització industrial (13A)
- D'urbanització unifamiliar (14A)
- D'activitats econòmiques
 - Terciàries (15T)
 - Logístiques (15L)

Les últimes tipologies fan referència al sòl urbanitzable. En el **sòl urbanitzable residencial** la zonificació s'estableix a partir de la determinació de tres densitats brutes:

- Quinze habitatges per hectàrea, que es refereix a les zones d'habitatge

unifamiliar (12C).

- Quaranta-cinc habitatges per hectàrea, que fa referència a zones residencials de densitat mitjana (12B).
- Cinquanta-cinc habitatges per hectàrea, que fa referència a les zones de més elevada densitat (12A).

Pel que fa al **sòl urbanitzable d'activitat** la seva tipificació pren com a punt de referència el tipus d'activitat o ús que es preveu per aquestes zones. En aquest cas, la diferència s'estableix entre activitats industrials, logístiques i terciàries.

9. EL DESENVOLUPAMENT DEL SÒL URBÀ I URBANITZABLE.

Plans especials de reforma interior en sòl urbà. Per al desenvolupament de les determinacions d'ordenació del Pla General en sòl urbà es preveu la redacció i el desenvolupament dels següents Plans Especials: PERI de la zona de remodelació de Cappont, PERI de la zona de remodelació de Balàfia, PERI de reforma de l'antiga Cros i Pla Especial de la minivariant industrial, i per últim el Pla Especial de l'Estació de RENFE.

Plans Parcials d'ordenació del sòl urbanitzable. Per al desenvolupament de les determinacions d'ordenació del Pla General en sòl urbanitzable es preveu la redacció i el desenvolupament dels següents Plans Parcials:

Pla Parcial	Hectàrees	Habitatges/Ha	Habitatges	Tipus	Zonificació
1 Raïmat	6,79	15	102	Res.	12C
2 Ciutat Jardí Sud	55,96	15	839	Res.	2C
3 Creu del Batlle	3,96		0	Activ.	7A
4 Secà de Sant Pere	9,44	55	519	Res.	12A
5 Canal de Seròs-Copa d'Or	44,00	45	1980	Res.	12B
6 Canal de Seròs-Aubarès	23,25	45	1046	Res.	12B
7 Llúvia oest	5,28	15	79	Res.	12C
8 Eix de Barcelona- Picos	27,08		0	Activ.	15T
9 Eix de Barcelona-Canal	25,85		0	Activ.	15T
10 Bòviles Bordeta 1	20,00	15	350	Res.	12C
11 Carretera de Tarragona	3,81		0	Activ.	15L
12 Magraners	20,42	45	919	Res.	12B
13 Pardinyes	10,99	55	604	Res.	12A
14 Balàfia - 11 de Setembre	26,59	15	399	Res.	12C
15 Bòviles Bordeta 3	8,33	15	125	Res.	12C

16 Ciutat Jardí nord	19,46	15	292	Res.	12C	
17 Rufea Segre	43,83		0	Activ.	15L	
18 Balàfia Montcada	32,71	15	491	Res.	12C	
19 Balàfia nord	62,93	55	3461	Res.	12A	
20 Pardinyes Corbins	14,97	55	823	Res.	12A	
21 Bordeta sud	12,00	45	540	Res.	12B	
22 Llúvia nord	7,16	15	107	Res.	12C	
23 Pont de Pardinyes	13,35		0	Activ.	15L	
24 Bòviles Bordeta 2	21,24	45	319	Res.	12C	
25 Quatre Pilans	51,04	55	2807	Res.	12A	
26 Bòviles- Magraners	58,53	15	878	Res.	12C	
27 Carretera de Barcelona	36,35		0	Activ.	13A	
28 Torre - Ribera	96,70		0	Activ.	15L	
29 Sucs nord	11,88	15	178	Res.	12C	
30 Sucs sud	7,22	15	108	Res.	12C	
Total sectors residencials(R)	530,19		16966			
Total sectors d'activitat (A)	280,93					

Els primers Plans Parcials estan inclosos en els dos quadriennis del Programa d'Actuació (1998-2005)

10. LA ZONIFICACIÓ DEL SÒL RURAL (NO URBANITZABLE).

El Pla General de Lleida ha fet l'esforç de destriar, d'un territori rural aparentment homogeni, les característiques que determinen **diferències territorials**:

- L'aptitud per a l'ús agrícola, que és especialment favorable a les primeres terrasses fluvials.
- La proximitat al riu com a eix vertebrador del territori i corredor fluvial.
- La presència d'espais naturals singulars, l'estructura i grandària de la parcel·lació de les finques agrícoles, amb grans diferències entre l'horta i els plans de Sucs i Raïmat.
- La dinàmica agronòmica.
- La implantació d'usos i activitats urbanes, molt més intenses en els àmbits més propers a la ciutat i en els eixos de comunicació.



Zonificació	Clau	Superficie (ha)	% superficie municipal
Zona de protecció agrícola	R1	1.634	8
Zona agrícola de regs antics	R2	9.697	46
Zona agrícola de nous regis	R3	4.850	23
Zona agrícola de secans	R4	294	1
Àrees d'interès natural	AIN	921	4
Altres (sòl urbà, urbanitzable i sistemes)		3.775	18
Total municipal		21.171	100

Aquesta diferenciació en zones ha estat la base de la proposta de mesures per potenciar els aspectes positius, i ha reconduït aquells usos i activitats que influeixen negativament sobre les funcions bàsiques del territori: la funció productiva, l'ambiental, la cultural i la lúdica.

Les propostes d'ordenació de les zones tenen com a objectiu **preservar i millorar l'explotació agrària**, sobretot en aquells sòls d'una qualitat edafològica més gran, per tal de mantenir la capacitat productiva del territori. Concretament, a la zona de protecció agrícola, el 56% dels sòls són d'excel·lent o de bona aptitud per a l'ús agrícola.

També cal tenir present que el manteniment i la millora del territori no és possible sense tenir en compte les persones que hi viuen i treballen. La **millora de les condicions de vida** i treball s'aborda des del Pla, que proposa solucions per millorar l'accessibilitat, les condicions de construcció dels habitatges familiars rurals (tres unitats) i les previsions d'equipament i l'atenció de l'entorn.

Per últim, es proposa la **protecció dels espais i elements patrimonials** més remarcables o que defineixen l'aspecte global del territori. Així, la qualificació d'àrees d'interès natural i la de sistemes d'espais lliures territorials (parcs d'interès natural i parcs territorials) es planteja d'assegurar el manteniment de l'estabilitat dels sistemes naturals, la conservació de la diversitat biològica, configurar les corredors ecològics i prevenir els processos de degradació ambiental que es donen en el territori. També es preserven les àrees d'interès arqueològic, amb la qualificació de protecció arqueològica, i els elements d'interès històric, artístic i arquitectònic, mitjançant la seva inclusió en el Catàleg.

11. EL SISTEMA DE PARCS EN SÒL RURAL.

Els sistema de parcs en sòl rural que proposa el Pla General de Lleida s'estruccura amb la voluntat de potenciar aquells espais del territori que destaquen per les seves condicions ecològiques i per les possibilitats d'ús social lligades al lleure i a l'esport en un entorn d'alt valor paisatgístic i natural. Segons sigui la seva vocació principal per a ús de conservació o per a ús de lleure, es diferencien en parcs d'interès natural i parcs territorials.

Els **parcs d'interès natural** són aquelles àrees del municipi incloses total o

parcialment al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) i aquelles que per les seves condicions ecològiques, s'hauria de promoure que també hi estiguessin incloses, com és el cas de la Mitjana. Aquests Parcs formen part de la xarxa d'espais d'interès natural de Catalunya i contribueixen a la protecció dels ecosistemes més representatius del país. Sumen 744 hectàrees, un 3,5 % del territori:

- PIN Mas de Melons
- PIN Alfés
- PIN La Mitjana

Els **parcs territorials** són espais del territori que destaquen per les seves condicions mediambientals, paisatgístiques i de localització significativa en la geomorfologia i paisatge del territori. L'ordenació d'aquests parcs es realitza amb l'objectiu principal de potenciar les activitats de lleure i esport que es realitzen en el territori (passeig, piragüisme, pesca, observació de la natura, lleure, bicicleta) i fer-les compatibles amb la protecció i millora de les condicions naturals i paisatgístiques de l'espai (millora de les masses forestals, recuperació de zones humides, protecció davant l'erosió). Sumen 501 hectàrees, un 2,5 % del territori:

- PT Les Basses
- PT La Cerdera
- PT Els Boscos de Raïmat
- PT Grenyana - Segre
- PT Parc Fluvial
- PT Parc de Rufea
- PT Parc de Butsènit

12. LA PROTECCIÓ DEL PATRIMONI CULTURAL

El Pla General de Lleida desenvolupa el concepte de **protecció del patrimoni des d'un punt de vista integral**. Per tant, considera el patrimoni arqueològic, historicorartístic, arquitectònic, del paisatge urbà i del medi ambient, és a dir, d'aquells àmbits de la ciutat i del territori que formen part del patrimoni col·lectiu, amb l'objectiu de conservar-lo i revalorar-lo.

El desplegament de la protecció del patrimoni cultural es realitza sobre la base de les determinacions de la Llei 9/93, de Protecció del Patrimoni Cultural Català i del Catàleg i Pla Especial de Protecció aprovat l'any 1982, que regula les intervencions sobre els elements catalogats.

Concretament, es regula la protecció, conservació, investigació i gestió del **patrimoni arqueològic** sobre la base de

- La delimitació de les àrees de protecció arqueològica A i B, a l'efecte de

tutelar la zona urbana.

- L'establiment dels procediments de tutela mitjançant la determinació de nivells de protecció arqueològica: nivell 1 per als béns arqueològics catalogats (Bens Culturals d'Interès Local) i nivell de protecció arqueològica 2 (per aquells béns que no estan inclosos en qualsevol d'aquestes categories)

Respecte als elements d'interès historicoartístic i arquitectònic inclosos al **Catàleg**, s'estableixen categories de protecció que regulen la protecció de **façanes**, volums, formalització arquitectònica, material, textura i cromatisme i estructuració funcional, per als bens catalogats com a Elements d'interès historicoartístic i arquitectònic i el procediment d'elaboració de fons documentals i de referència de catalogació per als Elements inventariats. Per als Béns Culturals d'Interès Nacional declarats o els que es proposin, es tindran en compte les mesures de protecció establertes per la llei 9/93.

Aquest Pla va més enllà de la protecció del paisatge urbà a través d'elements i considera també la **protecció del paisatge urbà en el seu conjunt** i regula:

- L'obligatorietat de la conservació d'espais, edificis i solars.
- Les condicions de seguretat, la salubritat i l'ornat.
- La protecció de visuals sobre el Turó de la Seu.
- La publicitat de les obres i la instal·lació d'elements en l'espai públic.
- L'establiment de la Carta de Color del Centre Històric.

La protecció del patrimoni també considera **el patrimoni natural i el medi ambient** i proposa criteris i actuacions concretes per la seva conservació, tant des del punt de vista de protecció del medi ambient, amb mesures de protecció de les aigües, de l'atmosfera, davant del soroll i les vibracions, de la biodiversitat, com d'actuacions concretes de desenvolupament dels corredors ecològics i de les actuacions sobre els reservoris naturals i les àrees d'intervenció ambiental.

13. LA PROGRAMACIÓ D'ACTUACIONS I EL MARC ECONÒMIC DEL NOU PLA.

La demanda de **sòl edificable** a la ciutat es troba, almenys, coberta en el primer quadrienni 1998-2001 de vigència del Pla per les disponibilitats existents en el sòl urbà i per les derivades dels plans parciaus de les àrees residencials, actualment en fase de desenvolupament, a més del sòl industrial urbanitzat disponible. El primer quadrienni del Pla serà, doncs, el de preparació dels plans parciaus que hauran de desenvolupar el "sòl urbanitzable programat" del Pla i hauran de ser duts a la pràctica en el segon quadrienni 2002-2005 de vigència del Pla. Aquests plans sumen en total 90,7 hectàrees de sòl industrial i 231,05 de sòl residencial, la qual cosa representa un potencial de 6.962 habitatges (vegeu l'apartat 9).

La **inversió** que implica la urbanització de nou sòl urbanitzable, que ha de repercutir bàsicament en els particulars, representa només una petita part de la inversió que hauria de moure el desenvolupament del Pla en els seus dos primers quadriennis, que es calcula en un total de 49.477 milions de PTA per al 1998-2005. L'execució de noves infraestructures viàries i la realització de grans equipaments,

assumits directament per les diverses administracions públiques, drena la part més significativa de la inversió. Darrere seu, les operacions de reforma interior de la ciutat, al costat del desenvolupament del sòl programat constitueixen les altres partides destacades de la inversió.



Línies d'actuació programades, 1998-2005

	Milers de PTA
Completar la urbanització en el sòl urbà	991807
Operacions generals de reforma interior	5065861
Condicionaments i reformes en els eixos urbans	1304400
Operacions generals de millora de l'espai públic	915333
Implantació de nous eixos urbans	2922067
Noves infraestructures viàries generals	12764500
Noves infraestructures d'abastament d'aigua i ambientals	1549200
Sistema de parcs urbans	1360279
Nous equipaments d'àmbit general	12622500
Desenvolupament del SUP residencial	6646970
Desenvolupament del SUP per activitat	907000
Plans Parcials en desenvolupament	1508481
Patrimoni municipal del sòl	918010
Total	49477407

En conjunt el programa d'actuacions representa una inversió municipal de 1.431 milions de pessetes anuals durant el període considerat. Tal com detalla l'estudi economicofinancer del Pla, aquesta inversió resulta plenament assumible en el marc de la capacitat inversora municipal, que es xifra en 2.654 milions de pessetes anuals. El mateix estudi estableix la factibilitat i ponderació de les inversions que afecten les altres administracions, l'Estat, la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Lleida, i els particulars.

14. LES OPERACIONS DE CENTRALITAT TERRITORIAL I URBANA.

Les propostes del Pla General parteixen d'una valoració dels elements importants que ha de necessitar la Lleida futura i per alguns d'aquests elements s'arriben a preveure possibles emplaçaments i, fins i tot, inversions. D'entrada, la capitalitat territorial de Lleida se sustenta sobre el desplegament futur de grans **infraestructures, de comunicacions i altres**:

- La nova línia de tren d'alta velocitat, que obre noves expectatives per a les estacions ferroviàries.
- La variant Sud que ha de connectar els eixos d'entrada de la ciutat amb la N-

II I Variant Nord.

- La transformació en autovia del trajecte de la N-II entre les Alamús-cementiri de Lleida.
- Una alternativa a l'aeròdrom d'Alfés amb la implantació d'un aeroport, amb capacitat comercial, a la carretera de Tarragona i un heliport al Turó de Gardeny.
- La implantació de les noves xarxes digitals de telecomunicacions RSDI que permetran el desenvolupament dels serveis telemàtics.
- La renovació de la canonada d'abastament d'aigua de la ciutat des de la presa de Pinyana i la nova captació per al marge esquerre de la ciutat.
- La reubicació de l'abocador i la millora del reciclatge dels residus amb serveis de deixalleria i planta de reciclatge.

La ciutat també es planteja **intervencions infraestructures dins de la ciutat** que han de millorar sensiblement el funcionament del teixit urbà:

- La permeabilització del riu Segre amb un nou pont a tocar el del ferrocarril, més la passarel·la dels Camps Elisis i una nova passarel·la entre el pont de la Universitat i el dels Intituts (Campus).
- Cobriments dels passos del ferrocarril en direcció a l'Estació de la ciutat i cap al camí de Valcalent.
- La unió de les àrees del Camí dels Frares i el Polígon del Segre amb un pont sobre la N-II.
- El redisseny de cruiilles urbanes, des de l'entrada de l'autopista a la ciutat, fins a l'encreuament de l'avinguda de les Garrigues amb la N-II i l'avinguda de Flix, al Molí de la Bordeta.
- Enllaços i prolongacions d'eixos urbans, com el de la carretera de Corbins amb l'avinguda Prat de la Riba o la prolongació de l'avinguda 11 de setembre cap a la Mariola.
- Un nou pont de connexió entre la Bordeta i Magraners (Camí de Picos).

A part dels equipaments de barri o de proximitat, es preveuen grans **equipaments urbans**, que porten aparellada l'aparició de noves àrees de centralitat urbana:

- El Museu de la Ciutat, amb seu central al castell de la Suda o a Gardeny; el Museu d'Art, amb seu a l'edifici de la Panera, i el Museu de l'Aigua, entorn del xalet de la Canadenca, han de desenvolupar el "Pla de Museus" de la ciutat, a més del Museu Diocesà.
- El conjunt d'equipaments previstos a la Seu Vella, en particular un auditori-teatre a l'aire lliure.
- Un nou Arxiu Central amb possible ubicació a l'illa de la Maternitat i un nou Arxiu Municipal.
- El desenvolupament de la Universitat de Lleida s'acull en el ja previst Campus

de Cappont.

- Un Palau Municipal d'Esports de 5.000 places per a la celebració de grans actes esportius i culturals.
- Un nou pavelló d'hoquei sobre patins, possiblement a l'entorn del Camp d'Esports.
- Un canal de piragüisme i un canal d'aigües braves en el futur Parc Fluvial de la ciutat (Rufea).
- La nova ubicació del Mercat Central de Fruites i Verdures ha de servir per a impulsar les noves àrees industrials del sud-est de la ciutat (amb una reserva de terrenys a Torre Ribera).
- Desenvolupament de centres i activitats logístiques a l'entorn de l'anterior Mercat, a l'estació de Vilanova i a les carreteres de Tarragona i Saragossa.
- Un parc urbà i una àrea d'equipaments, completat amb vivers d'empreses, centres tecnològics i altres serveis de suport a l'activitat universitària, firal i empresarial en el Turó de Gardeny.
- Desenvolupament d'activitats terciàries, hoteleres i de serveis a les empreses en l'eix de la Carretera de Barcelona.

15. DADES QUANTITATIVES DEL PLA GENERAL DE LLEIDA 2015

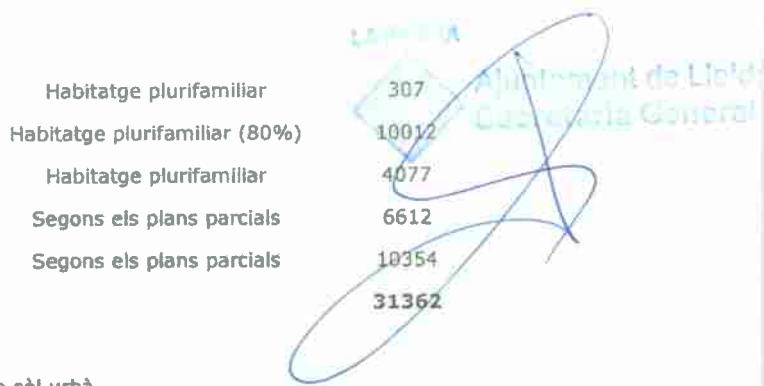
1. Distribució de la superfície del PGL 2015 en **aprofitaments i grans sistemes**.

Concepte	<u>Sòl urbà</u>		<u>Sòl urbanitzable</u>		Total
	Hectàrees	%	Hectàrees	%	
Aprofitament	565,82	39,6	498,05	61,4	1063,87
Equipaments	210,95	14,7	39,02	4,8	249,97
Verds	243,12	17,0	153,29	18,9	396,41
Vials/infraestructures	410,58	28,7	121,00	14,9	531,58
Total	1430,47	100,0	811,38	100,0	2241,83

2. Potencial total d'**habitatge** del PGL 2015

Zona i concepte	Tipologia d'habitatge	Habitatges
-----------------	-----------------------	------------

Habitatges en plans especials en sòl urbà (1)	Habitatge plurifamiliar
Habitatges en les unitats d'actuació del sòl urbà (2)	Habitatge plurifamiliar (80%)
Habitatges en el sòl amb planejament aprovat (3)	Habitatge plurifamiliar
Habitatges en el sòl urbanitzable programat (4)	Segons els plans parciais
Habitatges en el sòl urbanitzable no programat (4)	Segons els plans parciais
Potencial total en núm. d'habitatges 2015	31362



1. Estimat directament dels cinc PERIS residencials en sòl urbà.
2. Estimat a partir de les vuitanta-dues unitats d'actuació, existents en el sòl urbà.
3. Estimat a partir dels cinc plans parciais aprovats i en procés d'urbanització.
4. Càcul detallat en funció de l'apartat 9 (Plurifamiliar 76,7 % -Unifamiliar 23,3%).

3. Coeficients de càlcul de la població i habitatge.

a) Relació de l'oferta potencial d'habitatge del PGL 2015 amb la de les poblacions veïnes integrants del "sistema urbà": $31362/16976 = 1,85$. Distribució percentual: Lleida=64,9%; municipis de l'entorn=35,1%.

b) Potencial de població resident PGL 2015. A partir d'un coeficient d'ocupació mitjà de 2,81 persones/habitatge (3,13-2,5). Població potencial=31.362 habitatges x 2,81 = 88.127.

c) Relació del potencial de residents PGL 2015 amb la demanda potencial derivada de les hipòtesis de creixement demogràfic (sobre 144.263 màxim i 188.452 mínim):

Coeficient màxim : $88.127 / 30.263 = 2,91$

Coeficient mínim : $88.127 / 74.452 = 1,18$

Coeficient mitjà : 2,04 (superior a 1,75)

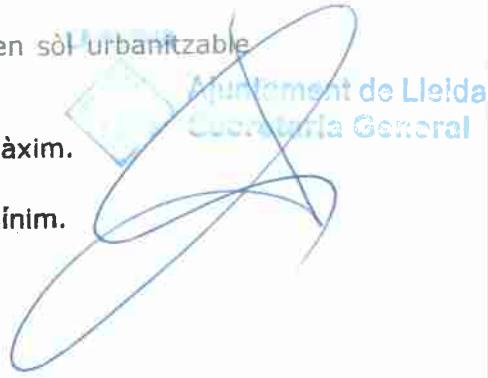
4. Estàndards urbanístics d'espais i serveis públics.

	Zona verda	Equipament
Sòl urbà en hectàrees	243,12	210,95
Sòl urbanitzable en hectàrees	153,29	39,02
Total A en hectàrees	396,41	249,97
Sistemes locals en hectàrees (1)	49,81	74,71
Total B en hectàrees	446,22	324,68
Estàndard potencial en m ² / habitant (2)	30,93	2,51
Estàndard general en m ² / habitant (3)	21,04	13,26

(1) Hipòtesi d'un 10% de zona verda i un 15% d'equipament en sòl urbanitzable (plans parcials).

(2) Total B sobre el potencial residencial de 144.263 habitants, màxim.

(3) Total A sobre el potencial residencial de 188.452 habitants, mínim.



ANNEX

OFICINA TÈCNICA DEL PLA:

Visites concertades per a professionals:

Àrea d'Urbanisme (Ajuntament de Lleida)

C/Tallada, 32 –25002 – LLEIDA

TEL. 28 04 41

Sra. Lídia Ribes

INFORMACIÓ URBANÍSTICA:

Àrea d'Urbanisme (Ajuntament de Lleida)

Edifici Pal·les (Pça. Paeria, 11, 3r. pis)

25071 – LLEIDA

Tel. 70 03 75

Sra. M. José Salillas

Equip redactor

Josep M. Llop, director

Rafael Garcia Català, director tècnic

Ignasi Aldomà, geògraf

Esther Fanlo, biòloga

Carles Llop, arquitecte

Josep M. Puigdemasa, arquitecte

Josep M. Fargas, arquitecte

Pegor Papazian, arquitecte



Equip d'assessors

Jesús Gutiérrez, Oficial Major

Enric Vicente, Interventor

Francesc Rosich, cap del Servei Jurídic

Fernando Cequier, cap del Servei d'Enginyeria

Ezequiel Usón, cap del Servei d'Arquitectura

Santi Companys, enginyer municipal

Ferran Florensa, arquitecte municipal

Carme Casals, arquitecta municipal

Germán Auseré, cap de Topografia

Lluís Claverol, cap de l'Oficina del Centre Històric

Josep Farrero, director del Control Financer

Anna Oliver, arqueòloga municipal

Joan Balasch, biòleg municipal

Josep Emili Suñé, enginyer municipal

Ramon Sumalla, enginyer municipal

Ramon Morell, economista municipal

Carles Sáez, arquitecte municipal

Francesc Arola, arquitecte municipal

Joan Vilagrassa, catedràtic de la UdL

Javier Aquilué, advocat, professor de la UdL

Núria Rafel, arqueòloga, professora de la UdL

Joan Peman, catedràtic de la UdL



Equip de suport

Lídia Ribes, secretària de l'Oficina del Pla

Enar Sendrós, secretària de l'àrea d'Urbanisme

Miquel Àngel Gonzalez, cap de Delineació d'Urbanisme

Xavier Corrià, delineant



Lleida

Població (any 2005): 124.709

Superfície: 212,3 km²

Densitat de població: 587,4 hab./km²

Comarca: Segrià

Població per grups d'edat

	2004	Edat			Total
		De 0 a 14 anys	De 15 a 64 anys	De 65 anys i més	
Lleida	2004	14,7	68,7	16,6	119.935
Segrià	2004	14,1	67,9	18,0	176.618
Catalunya	2004	14,0	69,1	16,9	6.813.319

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya

Anys disponibles: 2004

Moviment natural de la població

		Naixements, defuncions i matrimonis			Matrimonis
		Naixements	Defuncions		
Lleida	2003	1.444	1.121		686
	2001	1.280	1.018		620
Segrià	2003	1.952	1.798		900
	2001	1.702	1.604		838
Catalunya	2003	72.980	60.076		30.853
	2001	64.722	55.792		30.442

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.

Anys disponibles: del 1975 al 2003

Població per relació amb l'activitat

		Activa				Comptada a part	Població de 16 anys i més
		ocupada	desocupada	total	Inactiva		
Lleida	2001	49.531	4.631	54.162	40.125	0	94.287
	1996	41.817	7.787	49.604	42.703	464	92.771
Segrià	2001	72.946	5.854	78.800	61.342	0	140.142
	1996	60.425	9.863	70.288	65.659	714	136.661
Catalunya	2001	2.815.126	318.935	3.134.061	2.236.888	0	5.370.949
	1996	2.204.652	527.020	2.731.672	2.359.715	24.492	5.115.879

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de Població 2001. Estadística de Població 1996

Anys disponibles: 1996, 2001

Creixement de la població

	2001	Taxes per mil habitants				
		naixements	defuncions	creixement natural	saldo migratori	creixement total
Lleida	2001	10,1	9	1,1	-0,9	0,3
Segrià	2001	9,4	9,8	-0,4	3,1	2,7
Catalunya	2001	9,6	8,9	0,7	6,7	7,4

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.

Anys disponibles: 1986-1991, 1991-1996, 1996-2001

Nota: La taxa es refereix a la mitjana anual del període quinquennal considerat.

Lloc de naixement

		Catalunya	Mateixa comarca	Altra comarca	Resta Estat	Estranger	Total
Lleida	2001	81.211	66.264	14.947	26.254	4.734	112.199
	1996	81.674	66.474	15.200	28.636	1.725	112.035
Segrià	2001	125.821	105.876	19.945	33.978	6.291	166.090
	1996	125.135	105.367	19.768	36.249	2.307	163.691
Catalunya	2001	4.305.884	3.078.188	1.227.696	1.648.650	388.576	6.343.110
	1996	4.165.361	3.063.962	1.101.399	1.752.873	171.808	6.090.040

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya. Estadística de població 1996.

Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de població 2001.

Anys disponibles: 1981, 1986, 1991, 1996, 2001

Nivell d'instrucció

(percentatge)

		Sense titulació	Primer grau	Segon grau	Ensenyament universitari	Total
Lleida	2001	12,2	25,0	46,9	16,0	100.956
	1996	17,4	49,3	20,6	12,7	100.890
Segrià	2001	12,0	26,7	47,6	13,8	149.821
	1996	16,0	54,1	19,2	10,7	148.206
Catalunya	2001	13,7	26,2	47,2	12,8	5.724.420
	1996	17,7	51,6	20,7	10,0	5.539.012

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de Població 2001. Estadística de Població 1996

Anys disponibles: 1996, 2001

Coneixement del català

		L'enlèn	El sap parlar	El sap llegir	El sap escriure	No l'enlèn	Població de 2 anys i més
Lleida	2001	96,3	81,3	79,2	53,9	3,7	109.267
	1996	97,3	82,1	77,0	49,4	2,7	109.876
Segrià	2001	97,0	83,7	80,4	53,7	3,0	161.617
	1996	97,8	85,0	78,8	48,9	2,2	160.735
Catalunya	2001	94,5	74,5	74,3	49,8	5,5	6.176.751
	1996	95,0	75,3	72,4	45,8	5,0	5.984.334

Fonts: Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de població 2001.
 Institut d'Estadística de Catalunya. Estadística de població 1996.
 Anys disponibles: 1981, 1986, 1991, 1996, 2001.

Llars per nombre de persones

(percentatge)

		Nombre de persones (dimensió de la llar)									Total llars
		1	2	3	4	5	6	7	8	9 i més	
Lleida	2001	20,5	26,6	23,1	20,6	6,4	2,0	0,5	0,2	0,2	40.448
	1996	17,1	25,8	22,7	22,1	8,3	2,8	0,9	0,3	0,2	38.206
Segrià	2001	19,6	26,2	22,9	20,8	7,0	2,4	0,6	0,2	0,2	58.580
	1996	16,6	25,6	22,4	21,7	8,9	3,3	1,1	0,3	0,2	54.922
Catalunya	2001	20,9	28,0	22,4	20,0	6,0	1,8	0,5	0,2	0,2	2.315.856
	1996	17,3	26,6	22,5	22,1	8,1	2,3	0,7	0,2	0,1	2.097.955

Fonts: Institut d'Estadística de Catalunya. Estadística de població 1996.
 Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de població 1991.
 Anys disponibles: 1991, 1996, 2001.

Llars per tipus

(percentatge)

		Amb nucli						Total
		Sense nucli	parella sense fills	parella amb fills	pare o mare amb fills	dos nuclis o més		
	1 persona	2 o més						
Lleida	2001	20,5	3,8	20,3	42,2	10,9	2,2	40.448
	1996	17,1	1,7	20,2	48,4	10,4	2,2	38.206
Segrià	2001	19,6	3,7	21,1	42,8	9,8	3,0	58.580
	1996	16,6	1,8	20,6	48,2	9,5	3,4	54.922
Catalunya	2001	20,9	4,0	22,4	41,0	9,5	2,2	2.315.856
	1996	17,3	2,6	21,1	47,1	9,4	2,4	2.097.955

Fonts: Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de Població 2001. Estadística de Població 1996.
 Anys disponibles: 1996, 2001

Habitatges per tipus

	2001	Habitatges familiars						Establiments col·lectius	
		principals		no principals					
		Convencionals	Allotjaments	Secundaris	Vacants	Altres	Total		
Lleida	2001	40.446	2	6.596	9.033	1.247	57.324	36	
Segrià	2001	58.571	9	8.497	12.546	1.328	80.951	54	
Catalunya	2001	2.315.774	82	514.943	452.921	30.435	3.314.155	1.781	

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.
 Anys disponibles: 1981, 1991, 2001

Habitatges per règim de tinença

(percentatge)

	2001	De propietat						Total
		per compra pagada	per compra amb pagaments pendents	per herència o donació	De lloguer	Cedida gratis o a baix preu	Altra forma	
Lleida	2001	47,0	32,7	3,4	13,6	1,4	2,0	40.446
Segrià	2001	44,9	28,4	10,0	11,2	2,4	3,0	58.571
Catalunya	2001	45,9	27,6	5,5	16,6	1,6	2,7	2.315.774

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.
 Anys disponibles: 1991, 2001

Habitatges principals per superfície útil

(percentatge)

	2001	Fins a 59 m ²	De 60 a 89 m ²	De 90 a 119 m ²	De 120 i més m ²	Total
		1991				
Lleida	2001	5,5	35,3	44,9	14,3	40.446
	1991	6,4	40,5	39,5	13,6	36.862
Segrià	2001	4,8	30,8	44,7	19,7	58.571
	1991	6,1	36,9	40,1	16,9	52.293
Catalunya	2001	11,1	45,3	29,3	14,3	2.315.774
	1991	13,9	48,1	25,8	12,2	1.931.172

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de Població 2001 i 1991
 Anys disponibles: 1991, 2001

Edificis per nombre de plantes

		1 planta	2 plantes	3 plantes	4 plantes	5 plantes	6 plantes	7 plantes	8 i més plantes	Total
Lleida	2001	31,7	21,0	11,2	10,8	9,1	4,9	4,0	7,3	10.643
Segrià	2001	49,4	28,3	8,1	4,6	3,5	1,8	1,5	2,7	28.883
Catalunya	2001	35,8	37,8	12,8	4,3	3,7	2,4	1,3	1,9	1.063.896

Fonts: Institut d'Estadística de Catalunya.

Anys disponibles: 1990, 2001

Eleccions al Parlament de Catalunya. Vots a partits

(percentatge)

		CIU	PSC	PP	IC	ERC	Altres candidatures	Total
Lleida	2003	33,7	28,7	14,5	6,2	15,7	1,2	56.117
	1999	38,4	39,2	11,5	0,0	8,2	2,7	53.153
Segrià	2003	37,5	26,6	12,3	5,2	17,3	1,1	86.381
	1999	43,2	35,7	9,8	0,0	9,0	2,2	80.650
Catalunya	2003	31,2	31,5	12,0	7,4	16,6	1,3	3.261.741
	1999	38,1	38,2	9,6	2,5	8,8	2,8	3.081.736

Fonts: Institut d'Estadística de Catalunya.

Anys disponibles: 1980, 1984, 1988, 1992, 1995, 1999, 2003.

Eleccions al Congrés dels Diputats. Vots a partits

(percentatge)

		PSC	CIU	PP	IC	ERC	Altres candidatures	Total
Lleida	2004	36,6	22,7	19,6	3,6	16,0	1,5	68.176
	2000	33,9	29,2	26,8	2,5	4,7	2,9	58.489
Segrià	2004	34,4	25,8	17,5	3,2	17,8	1,3	103.033
	2000	32,1	33,5	24,4	2,1	5,3	2,5	87.833
Catalunya	2004	39,9	20,9	15,7	5,9	16,1	1,5	3.957.672
	2000	34,6	29,2	23,1	3,6	5,7	3,7	3.304.030

Fonts: Institut d'Estadística de Catalunya.

Anys disponibles: 1977, 1979, 1982, 1986, 1989, 1993, 1996, 2000, 2004

Eleccions municipals. Vots a partits

		PSC	CIU	PP	IC	ERO	Altres candidatures	Total
Lleida	2003	36,9	23,8	14,1	10,5	12,8	1,9	54.680
	1999	50,3	20,1	13,5	6,4	7,8	1,8	50.592
Segrià	2003	33,6	31,5	11,3	7,2	14,1	2,2	87.548
	1999	41,1	31,0	11,9	4,6	8,8	2,5	80.963
Catalunya	2003	34,8	24,6	11,3	10,6	13,0	5,7	3.166.914
	1999	38,3	26,9	11,2	7,7	7,8	8,1	2.835.628

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.
Anys disponibles: 1979, 1983, 1987, 1991, 1995, 1999, 2003.

Població ocupada per sectors

(percentatge)

		Ocupats				Total
		agricultura	indústria	construcció	serveis	
Lleida	2001	4,2	13,1	11,3	71,4	49.531
	1996	4,3	20,0	6,9	68,8	41.817
Segrià	2001	10,2	13,6	12,0	64,3	72.946
	1996	12,9	19,5	7,7	60,0	60.425
Catalunya	2001	2,5	25,2	10,4	62,0	2.815.126
	1996	3,2	32,1	7,0	57,7	2.204.652

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya. Estadística de població 1996.
Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de població 1991.
Anys disponibles: 1991, 1996, 2001.

Localització de l'ocupació

		Treballen en el municipi/comarca			Treballen fora del mun./com.
		residents	no residents	total	
Lleida	2001	40.081	11.197	51.278	9.450
	1996	35.941	8.475	44.416	5.876
Segrià	2001	51.478	16.651	68.129	21.468
	1996	47.428	12.706	60.134	12.997
Catalunya	2001	1.529.739	1.085.752	2.615.491	1.285.387
	1996	1.269.608	923.557	2.193.165	935.044

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya. Cens de Població 2001. Estadística de Població 1996
Anys disponibles: 1996, 2001

Atur registrat per sexe

		Sexe			Total
		Homes	Dones		
Lleida	2004	44,1	55,9		2.978
	2003	41,3	58,7		2.846
Segrià	2004	42,3	57,7		3.900
	2003	39,3	60,7		3.844
Catalunya	2004	42,8	57,2		203.089
	2003	42,6	57,4		201.694

Font: Generalitat de Catalunya. Departament de Treball, Indústria, Comerç i Turisme
 Anys disponibles: del 1983 al 2004

Valor afegit brut per sectors. Percentatge

		Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Lleida	1996	3	19,9	7,9	69,3	100
	1991	4,4	18,4	8,7	68,6	100
Segrià	1996	10,5	19,9	8,3	61,3	100
	1991	10,1	20,4	8,9	60,7	100
Catalunya	1996	2,0	31	6,8	60,2	100
	1991	2,2	34,1	8,3	55,5	100

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.
 Anys disponibles: 1991,1996

Renda familiar disponible bruta per recursos. Percentatge

		Remuneració d'assalariats	Excedent brut d'explotació	Prestacions socials	Total
Lleida	2000	66,3	21,3	12,4	100,0
	1999	65,7	21,9	12,5	100,0
Segrià	2000	60,1	26	14	100,0
	1999	60,0	26,1	13,9	100,0
Catalunya	2000	61,7	23,2	15,1	100,0
	1999	61,2	23,7	15,1	100,0

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.
 Anys disponibles: del 1986 al 2000

Impost de béns immobles urbans

		Nombre de rebuts	Milers d'euros	
			quota integra	deute tributari
Lleida	2003	84.634	21.758	21.201
	2001	79.026	19.181	19.006
Segrià	2003	130.488	26.810	26.253
	2001	111.936	23.114	22.939
Catalunya	2003	4.596.807	1.171.723	1.152.438
	2001	4.359.040	1.048.501	1.018.693

Fonts: Centre de Gestió Cadastral i Cooperació Tributària.
Anys disponibles: del 1986 al 2003

Impost sobre la renda de les persones físiques

		Estructura dels rendiments declarats (%)				Rendiments mitjans declarats per contribuent (EUROS)	Quota mitjana pagada per contribuent (EUROS)
		del treball	d'empres- aris	de profes- sionals	d'altres		
Lleida	1998	84,4	7	4,3	4,3	13.787	2.175
	1997	82,9	7,1	4,4	5,7	13.480	2.109
Segrià	1998	80,4	11,6	3,6	4,4	12.927	1.929
	1997	79,2	11,4	3,6	5,8	12.561	1.851
Catalunya	1998	83,7	7,1	4,0	5,2	15.025	2.566
	1997	82,2	7,5	3,9	6,4	14.622	2.452

Fonts: Agència Estatal Tributària.
Anys disponibles: del 1986 al 1998.

Impost sobre el patrimoni

		Principals elements patrimonials declarats (%)		Patrimoni total per declarant (EUROS)
		Actius reals	Actius financers	
Lleida	1996	42,6	57,4	302.188
	1995	36,9	63,1	276.832
Segrià	1996	43,4	56,6	278.665
	1995	39,1	60,9	254.642
Catalunya	1996	43,1	56,9	314.317
	1995	41,5	58,5	295.986

Fonts: Generalitat de Catalunya. Departament d'Economia i Finances.
Anys disponibles: del 1981 al 1996.

Establiments d'empreses i professionals per sectors

		Indústria	Construcció	Comerç al detall	Serveis, llevat comerç detall	Professionals i artesans	Total
Lleida	2002	5,2	9,8	21,8	47,1	16,1	10.563
	2001	5,3	9,9	22,2	46,4	16,2	10.759
Segrià	2002	6,9	12,7	20,4	46,4	13,6	15.368
	2001	7,1	12,3	20,9	45,9	13,8	15.338
Catalunya	2002	9,7	13,0	19,1	43,0	15,1	604.817
	2001	9,9	12,6	19,6	42,7	15,1	595.743

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.
Anys disponibles: del 1994 al 2002.

Establiments d'empreses industrials

		Energia i aigua	Química i metall	Transform. metalls	Produccions alimentaris	Tèxtil i confacció	Edició i mobles	Indústria NCAA	Total
Lleida	2002	1,1	4,9	36,8	10,9	11,8	32,4	2,2	552
	2001	1,0	5,2	36,1	10,6	11,3	33,6	2,1	574
Segrià	2002	4,4	7,2	37,1	12,4	9,5	27,0	2,3	1.066
	2001	4,0	7,2	37,2	12,2	9,3	27,6	2,5	1.090
Catalunya	2002	2,1	6,6	34,8	8,0	18,0	23,6	6,9	58.778
	2001	2,1	6,6	34,5	7,9	18,2	23,7	7,0	59.194

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.
Anys disponibles: del 1994 al 2002.

Establiments d'empreses de comerç al detall

		Produccions alimentaris	Ropa i calçat	Articles per a la llar	Llibres i periòdics	Produccions químics	Material transport	Comerç NCAA	Total
Lleida	2002	27,8	23,4	13,6	5,0	7,7	3,7	18,7	2.299
	2001	28,0	23,7	13,2	5,1	7,7	3,6	18,5	2.389
Segrià	2002	32,5	19,6	13,2	4,1	9,2	3,8	17,6	3.130
	2001	32,7	20,0	12,7	4,2	9,1	3,7	17,5	3.208
Catalunya	2002	31,2	20,3	13,8	3,6	8,0	3,6	19,5	115.640
	2001	31,6	20,2	13,6	3,7	7,9	3,5	19,5	116.653

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.
Anys disponibles: del 1994 al 2002.

Establiments d'empreses de serveis

		Comerç engros	Hostaleria	Transp. i comunic.	Mediació finançera	Serveis empresa	Serveis personal	Immobi. i altres	Total
Lleida	2002	14,0	16,3	17,7	5,7	10,1	28,7	7,5	4.979
	2001	14,4	16,8	17,7	5,7	9,9	28,6	7,0	4.991
Segrià	2002	16,2	15,3	18,2	5,6	8,4	28,9	7,5	7.131
	2001	16,4	15,8	18,2	5,5	8,2	29,0	6,9	7.040
Catalunya	2002	13,8	17,3	18,9	4,0	10,7	24,7	10,5	260.138
	2001	14,0	17,7	19,1	4,1	10,5	24,7	9,9	254.655

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya.
Anys disponibles: del 1994 al 2002.

Habitatges construïts

		Iniciats		Acabats		
		Qualificacions provisionals protecció oficial promoció priv. D.G.A.H.	Projectes visits col.legis aparelladors	Qualificacions definitives protecció oficial promoció priv. D.G.A.H.	Cèdules habitabilitat habitatges llobres D.G.A.H.	Certificats finals d'obra col.legis aparelladors
Lleida	2003	121	1.667	193	1.214	1.564
	2002	276	1.333	343	1.076	1.481
Segrià	2003	121	2.689	193	1.733	2.033
	2002	298	1.977	352	1.419	1.811
Catalunya	2003	5.125	88.649	4.586	56.939	68.798
	2002	6.349	74.498	4.543	61.556	65.538

Fons: Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
Anys disponibles: del 1981 al 2003

Parc de vehicles

		Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
Lleida	2003	72,1	6,7	16,2	1,4	3,5	70.120
	2002	72,2	6,9	16,1	1,5	3,2	70.347
Segrià	2003	69,5	6,5	18,5	1,6	4,0	112.546
	2002	69,7	6,6	18,4	1,6	3,7	111.372
Catalunya	2003	70,7	10,0	16,2	0,6	2,5	4.220.206
	2002	71,1	10,1	16,1	0,6	2,2	4.218.835

Fons: Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Anys disponibles: del 1991 al 2003

Superficie agrària

		SAU			
		terres llaurades	pastures permanents	Terrany forestal	Altres
Lleida	1999	12.576	124	340	1.015
	1989	12.371	216	242	1.539
Segrià	1999	89.936	1.060	5.326	16.456
	1989	83.427	1.451	4.810	10.426
Catalunya	1999	817.031	339.797	838.663	308.488
	1989	837.000	269.914	981.364	383.303

Fons: Institut d'Estadística de Catalunya. Cens agrari 1989, 1999.

Anys disponibles: 1982, 1989, 1999.

Piràmides de població.2001

95 i més

90-94

85-89

80-84

75-79

70-74

65-69

60-64

55-59

50-54

45-49

40-44

35-39

30-34

25-29

20-24

15-19

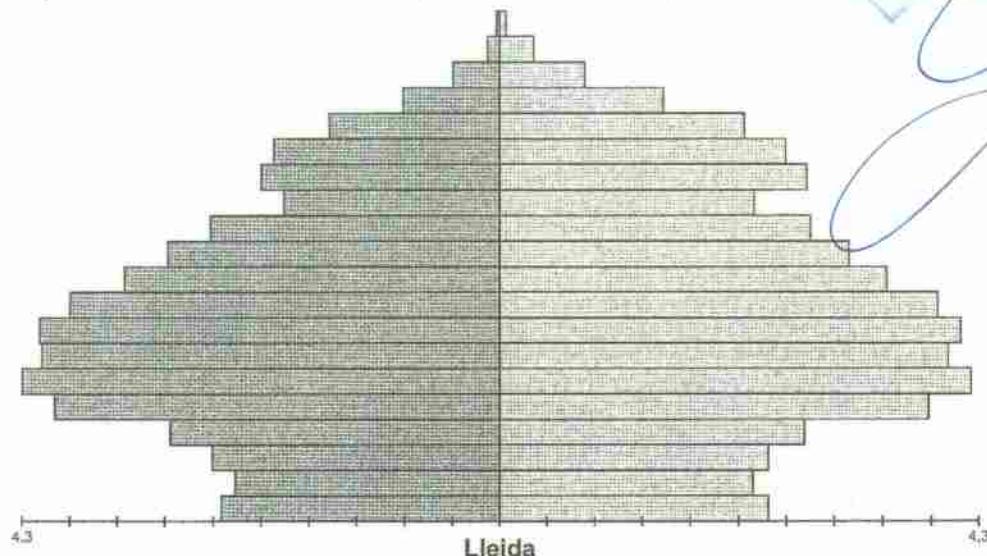
10-14

5-9

0-4

Homes (%)

Dones (%)



95 i més

90-94

85-89

80-84

75-79

70-74

65-69

60-64

55-59

50-54

45-49

40-44

35-39

30-34

25-29

20-24

15-19

10-14

5-9

0-4

Segrià

95 i més

90-94

85-89

80-84

75-79

70-74

65-69

60-64

55-59

50-54

45-49

40-44

35-39

30-34

25-29

20-24

15-19

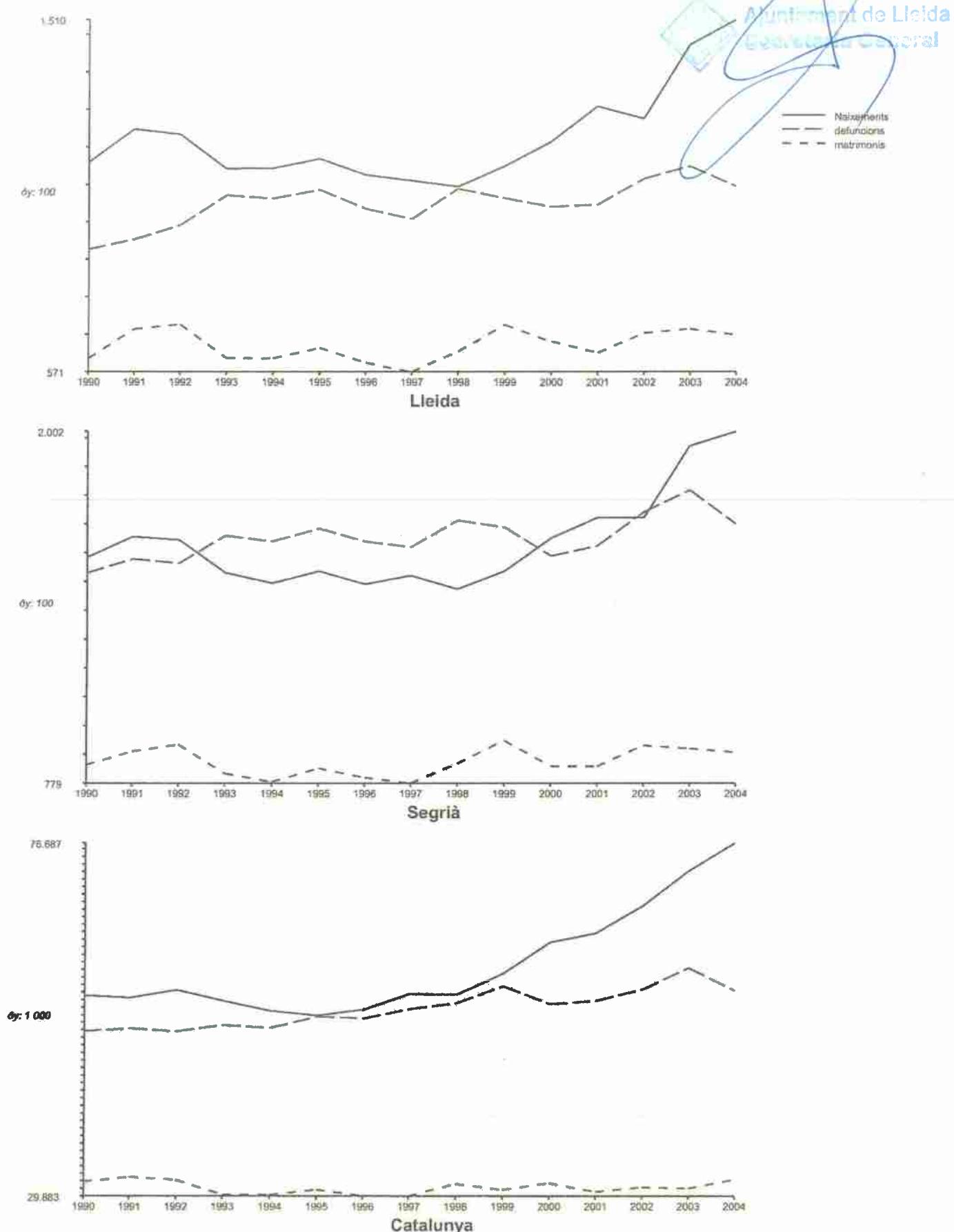
10-14

5-9

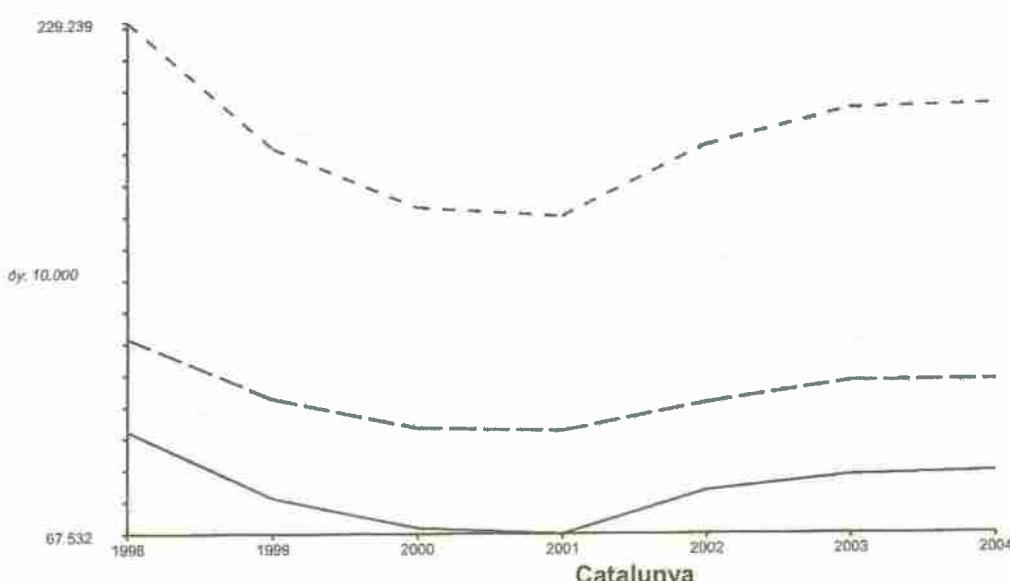
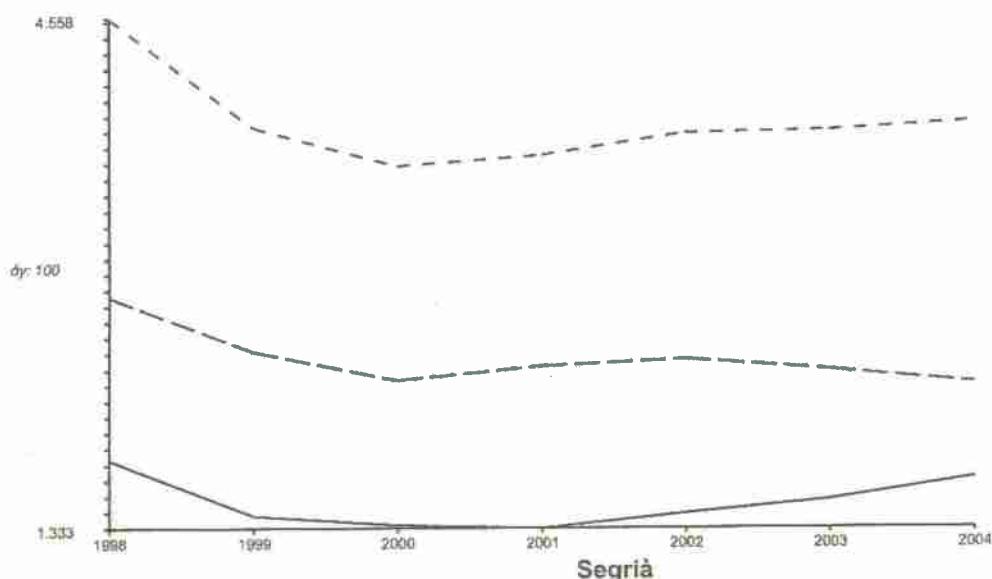
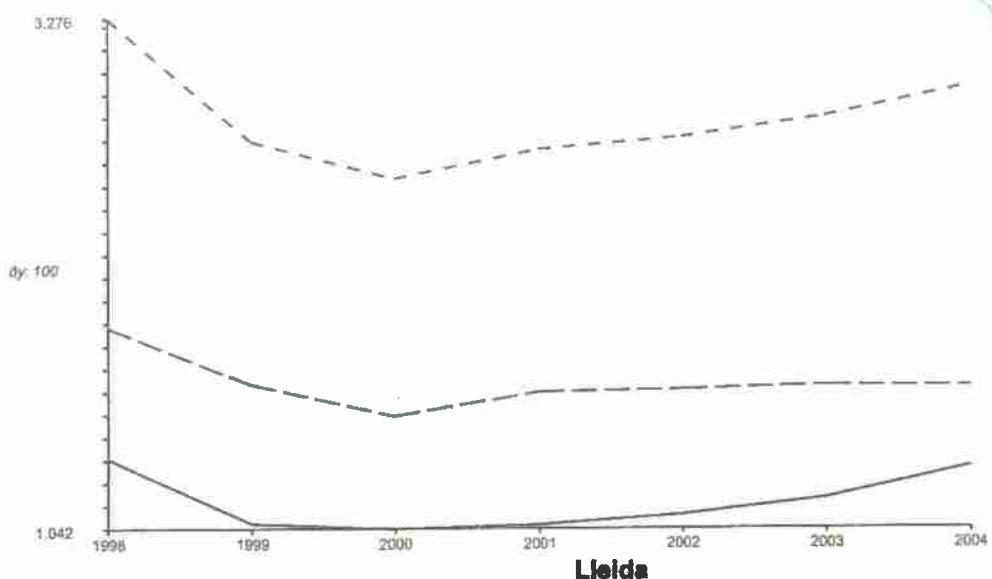
0-4

Catalunya

Naixements, defuncions i matrimonis. 1990 - 2004.



Atur registrat. 1998 - 2004.





© Institut d'Estadística de Catalunya

Es permet la reproducció de la informació estadística citant la font: "Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya".

Informació generada el 7/03/06

Temps de generació: 2 segons.



ANNEX 2
AFORAMENTS DE TRÀNSIT

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación
Sentido C-1
Sentido C-2

25-63-1 (Primaria)
TARRAGONA DESC
SAN SEBASTIAN ASC

LLEIDA
Nombre
Denominación antigua
Carretera
P.K.
N-240
86,90

PRIMARIA

Año	Total	Motos	Ligeros	Buses	Camión	Pesados	% pesados	% CRECIMIENTO			Funcionamiento	Ref. en el año	% Grado comparación
								Total	Motos	Ligeros	Buses		
2004	11315	23	9581	64	1647	1711	15.12	2.60	84.28	4.01	-14.66	-4.68	-5.10
2003	11028	14	9211	75	1728	1803	16.34	9.58	-71.42	27.27	-40.47	-34.81	-35.07
2002	10063	49	7237	126	2651	2777	27.59	0.61	32.43	22.14	-27.16	-31.42	-31.24
2001	10001	37	5925	173	3866	4039	40.38	9.03	5.71	-10.14	60.18	58.76	58.82
2000	9172	35	6594	108	2435	2543	27.72	6.18	9.37	-5.54	120.40	54.50	56.49
1999	8636	32	6981	49	1676	1625	18.81	5.54	0.00	9.30	-7.54	-7.84	-7.93
1998	8184	32	6387	53	1712	1765	21.58	-1.84	60.00	-4.46	1.92	8.42	8.21
1997	8336	20	6687	52	1579	1831	19.58	-20.59	-62.26	-15.69	-14.75	-35.65	-35.14
1996	10500	53	7932	61	2454	2515	23.95	3.93	-8.62	4.61	35.55	1.53	2.15
1995	10102	58	7582	45	2417	2462	24.37	36.51	0.00	56.29	-25.00	-0.57	-1.16
1994	7400	68	4851	60	2431	2491	33.68	10.44	23.40	6.52	22.44	18.58	18.67
1993	6700	47	4554	49	2050	2099	31.32	0.61	2.17	-12.13	2.08	48.33	46.78
1992	6659	46	5183	48	1382	1430	21.47	-54.06	-55.33	-54.05	-65.14	-54.05	-54.09
1991	14498	103	11280	107	3008	3115	21.48	3.57	-31.78	4.68	-20.14	2.38	1.39
1990	13998	151	10775	134	2838	3072	21.94	2.59	-14.20	15.25	-6.94	-26.08	-25.41
1989	13644	176	9349	144	3975	4119	30.18	39.25	114.63	40.58	7.46	35.57	34.34
1988	9788	82	6650	134	2932	3066	31.29	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Nº 10 000
jueves, 23 de marzo de 2006

Mapa Tráfico 2004

Página 1 de 1

 * MINISTERIO DE FOMENTO *
 * SUB. GRAL. PLANIFICACION *
 * DATOS BASICOS *

Año.....2005

CONSULTA DE COEFICIENTES e IMDs

Fecha de edición.-23- 3-06

Pág.- 1

Estación.....25- 63-1 (PRIMARIA)

Nombre.....LLEIDA

Sentido C-1...D - TARRAGONA

Carretera. .N - 240

Sentido C-2...A - SAN SEBASTIAN

P.K..... 86,900

PRIMARIA

	K	N	L	F
Enero.....	0,000	0,000	0,000	0,000
Febrero.....	2,500	1,139	1,018	1,166
Marzo.....	0,000	0,000	0,000	0,000
Abril.....	2,544	1,065	0,985	1,055
Mayo.....	0,000	0,000	0,000	0,000
Junio.....	2,492	1,136	1,004	1,145
Julio.....	0,000	0,000	0,000	0,000
Agosto.....	2,466	1,083	0,873	0,950
Septiembre...	0,000	0,000	0,000	0,000
Octubre.....	2,467	1,061	1,033	1,101
Noviembre....	0,000	0,000	0,000	0,000
Diciembre....	2,500	1,139	1,115	1,276
Coef. S (Ligeros)...	1,061			
Coef. S (Pesados)...	0,818			
Coef. S (Total)...	1,004			

I.M.D.	
Motos.....	54
Ligeros.....	8.293
Autobuses....	99
Camiones.....	1.885
TOTAL.....	10.331
Extranjeros..	64
M.Peligrosas.	24

Hora 30 Hora 100Intensidad Horaria Total..
Porcentaje de Pesados.....Días Aforados..... 26
Nivel de Fiabilidad..... 3

Concesionaria..... -

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

1-99
Cobertura

Año	Total	Motos	Ligeras	Buses	Camión Pesados	% pesados	% CRECIMIENTO			FUNCIONAMIENTO	Ref. en el año	Grado comparación
							Total	Motos	Ligeras	Buses	Nº días	%
2004	16604	17	14494	29	2064	2093	12.60	15.20	-45.33	46.25	0.00	-53.54
2003	14412	30	9910	29	4443	4472	31.02	-4.80	-73.68	-2.60	-17.14	-7.79
2002	15139	114	10175	35	4815	4850	32.03	5.53	307.14	-13.72	-18.60	94.15
2001	14345	28	11794	43	2480	2523	17.58	1.49	-59.42	50.89	-43.42	-59.70
2000	14146	89	7816	76	6185	6261	44.26	1.44	68.29	-15.67	49.01	34.92
1999	13945	41	9269	51	4584	4635	33.23	0.00	0.00	0.00	0.00	35.08
1998	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.00
1997	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.00
1996	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1995	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1994	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1993	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1992	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1991	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1990	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1989	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1988	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

jueves, 23 de marzo de 2006

Mapa Táctico 2006

Página 1 de 1

DETALLE Y COEFICIENTES DE ESTACIÓN. AÑO 2004

1. Estación	9099 Cobertura
2. Provincia	L
3. Población próxima	LLEIDA
4. Titularidad	RCE
Denominación antigua	Denominación nueva
5. Carretera	N-2a LL-11
PK:	468,875

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS			
	TOTAL	Extranjeros	Peligrosas
TOTAL (IMD)	14721	358	96
Motos	45	0	0
Ligeros	8864	28	4
Pesados	5841	330	92
% pesados	39,68	92,17	95,83

COBERTURA

Mes	K	L	N	F
Enero				
Febrero				
Marzo				
Abril				
Mayo				
Junio				
Julio				
Agosto				
Septiembre				
Octubre				
Noviembre				
Diciembre				

DISTRIBUCIÓN			
Motos		16	
Turismos		7516	
Coches con caravana		26	
Camionetas		1322	
Tractores Agrícolas		0	
Camiones sin Remolque		1418	
Camiones Articulados		4058	
Trenes de Carretera		328	
Vehículos Especiales		10	
Autobuses		27	

Ligeros	Pesados	Total	H 30	2048 % P 30	14,49	Días Aforados	001
Coef. S			H 100	1737 % P 100	22,98	Nivel de Fiabilidad	3

→ en 24 h? 16 h?

DETALLE Y COEFICIENTES DE ESTACIÓN. AÑO 2004

1. Estación	9004	Cobertura
2. Provincia	L	
3. Población próxima	LLEIDA	
4. Titularidad	RCE	
Denominación antigua	Denominación nueva	
5. Carretera	N-2a	LL-11
PK:	464	

COBERTURA

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS			
	TOTAL	Extranjeros	Peligrosas
TOTAL (IMD)	37228	171	354
Motos	97	0	0
Ligeros	31208	72	0
Pesados	5923	99	354
% pesados	15.91	57,89	100

Mes	K	L	N	F
Enero				
Febrero				
Marzo				
Abril				
Mayo				
Junio				
Julio				
Agosto				
Septiembre				
Octubre				
Noviembre				
Diciembre				

DISTRIBUCIÓN

Motos	97
Turismos	27774
Coches con caravana	144
Camionetas	3276
Tractores Agrícolas	14
Camiones sin Remolque	2186
Camiones Articulados	3302
Trenes de Carretera	130
Vehículos Especiales	5
Autobuses	299

TOTAL

Ligeros	Pesados	Total	H 30	5178	% P 30	14,49	Días Aforados	001
Coef. S			H 100	4393	% P 100	22,98	Nivel de Fiabilidad	3

DADES D'AFORAMENTS 2003

Servi Territorial de Carreteres de Lleida

Codi Ciru. PK_estació població

categ carrius font_dad

definició_tram

IFa IMD %pessant any

202325	C-12	105.300 Maials	secundària	2 STC Lleida			58.33%	2.031	26.19%	2003
32300025	C-12	133.000 Albalatèrec	PK6.42	permanent	4 SEDV	Cruilla C-45 (Maials) - Cruilla N-236 (Albalatèrec)	95.69%	5.711	13.26%	2003
31214425	C-12	142.870 Lleida	coertura	STC Lleida	N-II (Lleida) - C-26 (Balaguer)		4.900	15.00%	1999	
174325	C-12	166.500 Balaguer	secundària	2 STC Lleida	C-148a (Balaguer) - LV-9042 (Les Avellanes)		33.33%	766	7.31%	2003
48-325	C-12	185.000 Ager	coertura	2 STC Lleida	LY-9042 (Les Avellanes) - C-13 (Vianova de Meià)		367	4.50%	1998	
43225	C-13	12.660 Alcolegetge	PK6.123	primària	2 STC Lleida	N-IIa (Lleida) - Polígon ind. Balaguer	33.33%	6.628	7.70%	2003
175325	C-13	29.270 Vallfogona de Balaguer	primària	2 STC Lleida	Polígon ind. Balaguer - C-53 (Balaguer)		16.67%	7.743	15.84%	2003
173325	C-13	33.140 Santuïu de Sió, la	secundària	2 STC Lleida	C-53 (Balaguer) - Cruilla C-26 (La Santuïu de Sió)		58.33%	8.686	12.88%	2003
55-325	C-13	41.323 Camarasa	secundària	2 STC Lleida	Cruilla C-26 (La Santuïu de Sió) - Cruilla C-12		66.67%	2.902	12.06%	2003
2-125	C-13	86.378 Tàrrega	primària	2 STC Lleida	Cruilla C-12 - Cruilla C-1412b (Tàrrega)		100.00%	3.429	10.70%	2003
21325	C-13	87.653 Tàrrega	secundària	2 STC Lleida	Cruilla C-1412b (Tàrrega) - Cruilla Tàlarn		100.00%	5.354	9.62%	2003
13-325	C-13	98.423 Pobla de Segur, la	coertura	2 STC Lleida	Cruilla Tàlarn - Cruilla N-260 (La Pobla de Segur)		3.561	7.02%	1997	
11-225	C-13	141.835 Llavorsí	primària	2 STC Lleida	Cruilla N-260 (Sort) - Cruilla L-504 (Llavorsí)		83.33%	2.374	8.48%	2003
561325	C-13	157.025 Estellri d'Aneu	secundària	2 STC Lleida	Cruilla L-504 (Llavorsí) - Cruilla C-28 (Estellri d'Aneu)		83.33%	1.634	9.36%	2003
53325	C-14	70.925 Tàrrega	primària	2 STC Lleida	Límit Conca de Barberà/Urgell - Cruilla L303 (Agramunt)		4.761	11.48%	2002	
52325	C-14	75.856 Tàrrega	coertura	2 STC Lleida	Cruilla N-IIa (Tàrrega) - Cruilla L303 (Agramunt)		3.840	9.38%	1996	
40-225	C-14	101.655 Artesa de Segre	primària	2 STC Lleida	Cruilla L303 (Agramunt) - C-26 / C-14 (Artesa de Segre)	100.00%	2.877	12.79%	2003	
15-325	C-14	101.932 Artesa de Segre	coertura	2 STC Lleida	C-26 / C-14 (Artesa de Segre) - Cruilla L-512		7.563	11.83%	1997	
151325	C-14	103.379 Artesa de Segre	coertura	2 STC Lleida	Cruilla L-512 - LV-3134 (Cruilla Oliola)		8.128	11.32%	1997	
31325	C-14	115.386 Ponts	coertura	2 STC Lleida	LV-3134 (Cruilla Oliola) - Cruilla G-1412a (Ponts)		8.811	10.29%	1997	
59-25	C-14	117.183 Ponts	permanent	2 SEDV	Cruilla C-1412a (Ponts) - Cruilla C-26		98.99%	7.618	9.49%	2003

<i>Codi</i>	<i>Ctra.</i>	<i>PK estació població</i>	<i>cates</i>	<i>carrils</i>	<i>fent_dad</i>	<i>desinició_tram</i>	<i>IFa</i>	<i>IMD</i>	<i>%present</i>	<i>an</i>
33-325	C-14	157.260 Coll de Nargó	cooperativa	2	STC Lleida	Cruilla C-26 (Bassella) - Cruilla L-401	7.460	10,00%	2002	
31416725	C-14	167.160 : Montan de Tost	permanent	2	SEDV	Cruilla L-401 - Cruilla N-260 (Adrai)	79,13%	7.591	8,76%	2003
44-325	C-14	171.512 Adrai	permanent	2	SEDV	(*) fora d'ús	6.231	12,14%	1999	
31411RE5	C-16	133.000 Bellver de Cerdanya	diputació	2	STC Lleida	separació C-16/E-9 (línies del Cadí) - N-1411 i LP-40	2.330	4,42%	2001	
3025IG25	C-25	0.000 Oluges, les	diputació	3	STC Lleida	N-II (Cervera) - Limit com. Segarra/Anoia	5.063	30,51%	1999	
161325	C-26	0,960 Alfarràs	secundària	2	STC Lleida	Limit amb Osca - Cruilla N-230 (Alfarràs)	50,00%	2.768	12,10%	2003
163325	C-26	21.203 Alfarràs	cooperativa	2	STC Lleida	Cruilla N-230 (Alfarràs) - Cruilla C-148a	2.615	8,64%	1997	
176125	C-26	22.140 Balaguer	primària	2	STC Lleida	Cruilla C-148a - C-13 (Balaguer)	50,00%	2.949	15,26%	2003
32630R25	C-26	29.400 Sentiu de Sió, la	permanent	SEDV	C-13 (La Sentiu de Sió) - C-14 (Arlesa de Segre)	4.996	16,73%	2001		
58-225	C-26	101.810 Solsona	secundària	2	STC Lleida	C-14 (Bassella) - C-55 (Solsona)	50,00%	1.540	13,51%	2003
144325	C-26	106.000 Solsona	cooperativa	2	STC Lleida	C-55 (Solsona) - Limit Solsonès/Berguedà	879	2,51%	2003	
31-325	C-28	25.060 Betren	permanent	2	SEDV	N-230 (Vielha) - Cruilla Pla de Beret (Vaqueira)	67,81%	7.093	3,05%	2003
56-325	C-28	66.540 Esterri d'Àneu	cooperativa	2	STC Lleida	Cruilla Pla de Beret (Vaqueira) - C-13 (Esterri d'Àneu)	1.285	10,12%	1996	
3242RE25	C-45	16.750 Seròs	secundària	2	STC Lleida	C-12 (Maians) - Limit Aragó (Seròs)	33,33%	6.001	13,00%	2003
56325	C-53	116.135 Tàrrega	cooperativa	2	STC Lleida	Cruilla N-IIa (Vilagrassa) - Cruilla LV-3028	2.405	5,63%	1999	
175125	C-53	142.388 Balaguer	primària	2	STC Lleida	Cruilla Lv-3028 - C-13 (Vallfogona de Balaguer)	66,67%	7.326	14,49%	2003
141325	C-55	79.314 Solsona	cooperativa	2	STC Lleida	limit com. Bages/Solsonés - cruilla C-26 (Solsona)	5.812	6,00%	1997	
23325	C-1311	25.000 Tremp	cooperativa	2	STC Lleida	N-230 (El Pont de Montanyana) - C-13 (Talairan)	531	9,50%	1998	
32325	C-1412a	1.000 Ponts	secundària	2	STC Lleida	Cruilla C-14 (Ponts) - Cruilla L-313	3.514	6,40%	1992	
29-225	C-1412a	12.900 Sanauja	cooperativa	2	STC Lleida	Cruilla L-313 - Limit Segarra/Anoia	50,00%	2.290	17,38%	2003
60-325	C-1412b	29.500 Comiols	secundària	2	STC Lleida	Cruilla C-14 - Cruilla L-511 (Isona)	100,00%	651	14,59%	2003
37-325	C-1412b	37.500 Isona	cooperativa	2	STC Lleida	Cruilla L-511 (Isona) - L-912 (Gavet de la Conca)	1.243	6,15%	1992	
22225	C-1412b	54.800 Tremp	secundària	2	STC Lleida	Cruilla L-912 (Gavet de la Conca) - Cruilla C-13 (Tremp)	1.859	10,81%	2003	
3147RE25	C-147	126.350 Albs d'Isil	cooperativa	2	STC Lleida	C-28 (All Àneu, Esterri d'Àneu) - All Àneu (Albs d'Isil)	667	3,00%	1996	
3148IG25	C-148	0.200 Balaguer	primària	2	STC Lleida	C-13 (Vallfogona de Balaguer) - Cruilla centre de Balaguer	7.077	11,15%	2003	
57-225	C-148a	0.200 Balaguer	secundària	2	STC Lleida	C-12, Balaguer - C-26, Balaguer (les Partalles)	83,33%	2.763	11,15%	2003

Codi	Ctra.	PK_estació població	categ	carrius_sònt_dad	definició_tram	IFa	IMD	%present	any
17-325	C-148a	1.200 Balaguer	secundària	2 STC Lleida	Cruïlla C-148 (La Ràpita) - Cruïlla C-53 / C-26 (Balaguer)	7.077			1999
142325	C-149a	0.500 Solsona	cobertura	2 STC Lleida	C-26 (Solsona) - A Pinell de Solsonès	330	12,31%	1997	
45325	C-230a	0,300 Lleida	cobertura	2 STC Lleida	N-IIa (Lleida) - L-702	18.570	7,80%	1996	
23-225	C-230a	5,500 Albatàrec	primària	2 STC Lleida	N-236 (Lleida) - Cruïlla L-700	50,00%	10,17%	2003	
232325	C-230a	7,000 Sudanell	cobertura	2 STC Lleida	L-700 - LV7004	3.016	12,39%	1992	
54-325	C-230a	26,500 Torrebesses	cobertura	2 STC Lleida	LV-7004 - C-12 (Llardencans)	286	9,31%	1993	
264325	C-233	21,600 Granadella, la	cobertura	2 STC Lleida	C-242 - L-700/L-701	186	6,48%	2002	
263325	C-233	23,000 Granadella, la	cobertura	2 STC Lleida	Limit com. Ribera d'Ebre/Les Garrigues - C-242	198	5,56%	1996	
35-325	C-233	39,900 Soleràs, el	cobertura	2 STC Lleida	L-700/L-701 - L-702	382	10,98%	2002	
252325	C-233	61,420 Borges Blanques, les (Alcúdia)	secundària	2 STC Lleida	Cruïlla L-702 - Cruïlla N-240 (Les Borges Blanques)	100,00%	2.143	17,69%	2003
251325	C-233	66,200 Borges Blanques, les (Alcúdia)	secundària	2 STC Lleida	Cruïlla Cruïlla N-240 (Les Borges Blanques) - L-201	83,33%	1.729	13,19%	2003
52-325	C-233	77,800 Bellpuig	cobertura	2 STC Lleida	L-201 - N-IIa (Bellpuig)	1.297	6,50%	2001	
52IG325	C-233z	77,800 Bellpuig	cobertura	2 STC Lleida	C-233, Bellpuig - N-IIa, Bellpuig	1.162	8,90%	2002	
32420025	C-242	0,000 Torrebesses	cobertura	STC Lleida	N-230 (Torrebesses) - C-44 (La Granadella)	1.162	8,90%	2002	
32421225	C-242	12,000 Torrebesses	cobertura	STC Lleida	C-44 (La Granadella) - Lim. Garrigues / Priorat	1.162	8,90%	2002	
182325	L-200	1,500 Mollerussa	cobertura	2 STC Lleida	Cruïlla N-IIa (Mollerussa) - Sortida Miralcamp	6,388	4,88%	1999	
253325	L-200	11,400 Puiggrós	secundària	2 STC Lleida	Sortida Miralcamp - Cruïlla C-233 (Les Borges Blanqu)	100,00%	3.014	16,22%	2003
271325	L-201	9,300 Nalec	cobertura	2 STC Lleida	C-14 (Ciutadilla) - C-233 (Arbeca)	1.280	10,90%	1995	
244325	L-214	2,000 Cervera	cobertura	2 STC Lleida	N-141(Cervera) - L-243 (Montoliu de Segarra)	766	5,39%	1992	
272325	L-220	1,000 Maldà	cobertura	2 STC Lleida	L-201(Maldà) - L-232 (Elis Omells de na Gaia)	312	5,39%	1992	
6232IG25	L-232	8,450 Omells de na Gaia, els	cobertura	2 STC Lleida	L-220 (Elis Omells de na Gaia) - Limit Urgell Conca de C-14, PK 39,010 (Ciutadilla) - Limit com. Urgell-Segar	312	5,39%	1992	
6234IG25	L-234	0,000 Ciutadilla	cobertura	2 STC Lleida	C-14, PK 38,260 (Ciutadilla) - Limit com. Urgell-Segar	55	9,00%	1998	
6243IG25	L-241	0,000 Ciutadilla	cobertura	2 STC Lleida	C-14, (Montoliu de Segarra, Cabestany) - Limit com.	242	9,00%	1992	
6243IG25	L-243	14,253 Montoliu de Segarra	cobertura	2 STC Lleida	L-214, (Montoliu de Segarra, Cabestany) - Limit com.	51	10,00%	1992	
243325	L-303	1,000 Cervera	cobertura	2 STC Lleida	N-141 (Cervera) - Cruïlla L-310	2.170	6,09%	1992	
361325	L-303	19,200 Agramunt	secundària	2 STC Lleida	Cruïlla L-310 - Cruïlla C-14 (Agramunt)	25,00%	2,996	8,51%	2003

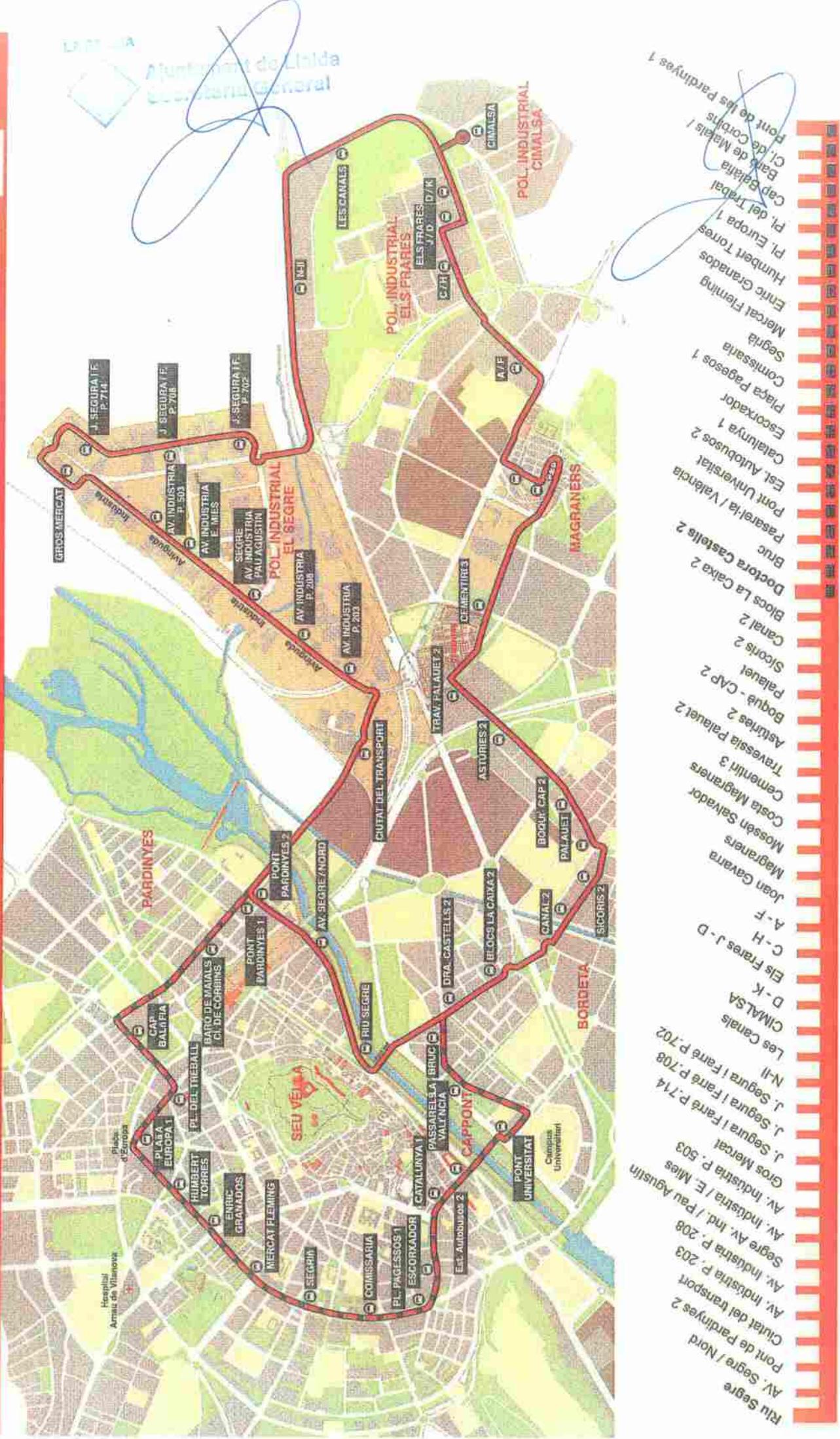
<i>Coll</i>	<i>Ctra.</i>	<i>PK_estació població</i>	<i>categ</i>	<i>carrius_sont_dad</i>	<i>definició_tram</i>	<i>IFa</i>	<i>IMD</i>	<i>%pasant_mj</i>	
501325	L-304	4.500 Concabella	coertura	2 STC Lleida	L-303 (Mont-roig) - L-310 (Concabella)	1.219	5,00%	1992	
54325	L-310	1.600 Tàregua	secundària	2 STC Lleida	C-14 (Tàregua) - L-324	3.399	16,42%	2003	
50-325	L-310	15.500 Concabella	coertura	2 STC Lleida	L-324 - Guissona	1.750	3,21%	1992	
242225	L-311	3.000 Cervera	primària	2 STC Lleida	N-II (Cervera) - L-324	50,00%	3.108	10,46%	2003
281325	L-311	9.000 Tarroja de Segarra	coertura	2 STC Lleida	L-324 - L-310 (Guissona)	2.462	5,82%	2002	
33325	L-313	26.950 Oliola	secundària	2 STC Lleida	L-310 (Guissona)- C-1412 (Oliola)	50,00%	3.325	6,65%	2003
291325	L-314	1.000 Sanauja	coertura	2 STC Lleida	C-1412a (Sanauja) - L-313a (Guissona)	537	5,38%	1992	
282325	L-324	7.000 Tarroja de Segarra	coertura	2 STC Lleida	N-141(Sant Ramon) - L-311	414	8,38%	1992	
503325	L-324	12.000 Concabella	coertura	2 STC Lleida	L-311 - L-310 (Concabella)	615	8,38%	1992	
332325	L-401	1.000 Coll de Nargó	coertura	2 STC Lleida	C-14 (Coll de Nargó) - LV-4241 (Coll de Jou)	162	10,00%	1992	
123325	L-500	4.500 Boí	secundària	2 STC Lleida	N-230 (El Pont de Suert) - Barruera	66,67%	1.355	7,53%	2003
43-325	L-500	15.000 Pont de Suert, el	coertura	2 STC Lleida	Barruera - Caldes de Boí	495		1998	
432325	L-501	0.500 Boí	coertura	2 STC Lleida	L-500 (Barruera) - Boí	1.003	5,18%	2001	
431325	L-502	0.100 Erill la Vall	coertura	2 STC Lleida	L-500 (Barruera) - Erill la Vall	474	9,00%	1992	
321325	L-503	2.500 Senterada	secundària	2 STC Lleida	N-260 (Senterada) - Cabdella (central)	83,33%	620	11,45%	2003
112325	L-504	2.400 Llavorsí	coertura	2 STC Lleida	C-13 (Llavorsí) - L-510	50,00%	1.362	7,20%	2003
41-325	L-504	15.000 Ribera de Cardós	coertura	2 STC Lleida	L-510 - Tavascan	437	8,30%	1992	
42-325	L-510	9.000 Alins	coertura	2 STC Lleida	L-504 (Tivis) - Aíreu	531	11,15%	2001	
371325	L-511	1.000 Isona	coertura	2 STC Lleida	C-1412b (Isona) - Bóixols	143		1999	
331325	L-511	40.000 Coll de Nargó	coertura	2 STC Lleida	Bóixols - C-14 (Coll de Nargó)	127		1999	
153325	L-512	1.180 Pont d'Alentorn	secundària	2 STC Lleida	C-26 / C-14 (Artesa de Segre) - C-1412b (Artesa de S	41,67%	2.536	10,57%	2003
231325	L-700	1.000 Albiàneuc	coertura	2 STC Lleida	Cruilla C-230a (Albalatàrec) - Cruilla C-12 (Albatàrec)	627		1999	
351325	L-700	22.500 Soleràs, el	coertura	2 STC Lleida	Cruilla C-12 (Alfés) - Cruilla C-44 (El Soleràs)	367		1999	
352325	L-701	30.000 Soleràs, el	coertura	2 STC Lleida	Cruilla C-44 (El Soleràs) - Cruilla C-242 (Juncosa)	233		1999	
44325	L-702	1.000 Lleida	coertura	2 STC Lleida	Cruilla C-230a (Lleida) - Cruilla Aspa (Artesa de Segi	5.146		2001	
53-325	L-702	17.000 Castelldans	coertura	2 STC Lleida	Cruilla Aspa - Cruilla C-44 (Castelldans)	439		2001	

<i>Codi</i>	<i>Ctra</i>	<i>PK_extació població</i>	<i>categ</i>	<i>carrius font d'aigua</i>	<i>IFa</i>	<i>IMD</i>	<i>%pesant</i>	<i>aniv</i>
342325	L-902 274	0,250 Almacelles	secundària	2 · STC Lleida	N-240 (Almacelles) - La Bassa Nova	66,67%	1.070	4,02% 2003
164325	L-902	13.410 Alfarràs	cobertura	2 · STC Lleida	La Bassa Nova - Límit Osca		613	1998
6911IG25	L-911	0,000 Sant Salvador de Toló	cobertura	2 · STC Lleida	C-1412 (Coll de Comols) - L-912 (St. Salvador de Toló)		136	8,00% 1992
46-325	L-912	12,500 Sant Salvador de Toló	cobertura	2 · STC Lleida	L-911 (Sant Salvador de Toló) - C-1412 (Trempl)		136	8,00% 1992
47-325	L-913	1.000 Vilanova de Meià	cobertura	2 · STC Lleida	LP-9132 (Vilanova de Meià) - Gavet de la Conca		126	8,00% 1992
2413IG25	N-141f	3.000 : Cervera	cobertura	2 · STC Lleida	N-II. Cervera - L-311, Cervera		1.162	8,90% 2002
241325	N-141f	3.000 : Cervera	cobertura	2 · STC Lleida	L-311, Cervera - Límit com. Segarra - Anoia (Pla d'en		1.871	14,29% 1992

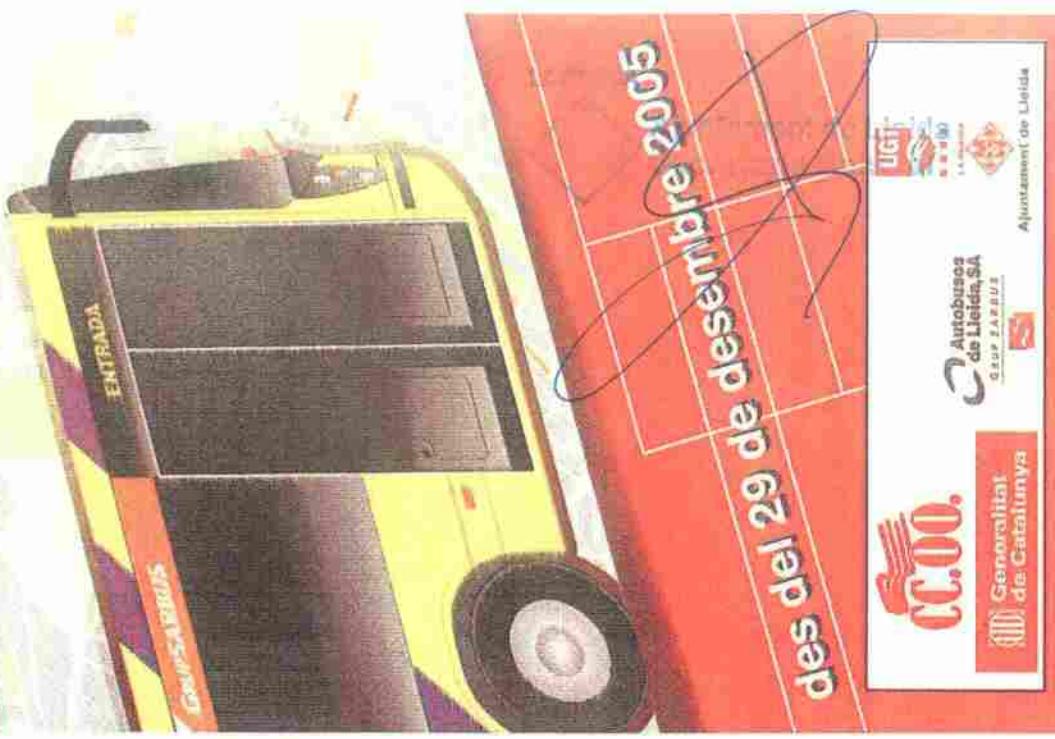


LP - Polígonos

GRUP SARBUSS



Coneix El nou Bus Polígons



Educ 06.15.07.65	Av. Industria P. 503 06.32 07.32 08.21 09.22 10.27 11.22 12.27 13.27 14.27 15.27 16.27 17.27 18.27 19.27 20.27
Passarel·la / Valencia 06.15.07.16	Gros Mercat 06.33 07.33 08.38 09.28 10.28 11.28 12.28 13.28 14.28 15.28 16.28 17.28 18.28 19.28 20.28
Pont Universitat 06.15.07.17	J. Segura Ferrà P. 714 06.34 07.44 08.29 09.29 10.29 11.29 12.29 13.29 14.29 15.28 16.28 17.29 18.29 19.29 20.29
Est. Autobusos 2 06.15.07.18	J. Segura Ferrà P. 708 06.35 07.45 08.30 09.30 10.30 11.30 12.30 13.30 14.30 15.30 16.30 17.30 18.30 19.30 20.30
Catalunya 1 06.15.07.19	J. Segura Ferrà P. 702 06.36 07.46 08.31 09.31 10.31 11.31 12.31 13.31 14.31 15.31 16.31 17.31 18.31 19.31 20.31
Escoixador 06.15.07.20	Nell 06.37 07.47 08.32 09.32 10.32 11.32 12.32 13.32 14.32 15.32 16.32 17.32 18.32 19.32 20.32
Plaça Panesos 1 06.15.07.21	LBS Canals 06.38 07.48 08.33 09.33 10.33 11.33 12.33 13.33 14.33 15.33 16.33 17.33 18.33 19.33 20.33
Comissariats 06.15.07.22	CH MALSÀ 06.39 07.49 08.34 09.34 10.34 11.34 12.34 13.34 14.34 15.34 16.34 17.34 18.34 19.34 20.34
Serrà 06.15.07.23	D. K. 06.40 07.50 08.35 09.35 10.35 11.35 12.35 13.35 14.35 15.35 16.35 17.35 18.35 19.35 20.35
Morecat Fleming 06.15.07.24	ELS FERIATS J. D. 06.41 07.51 08.36 09.36 10.36 11.36 12.36 13.36 14.36 15.36 16.36 17.36 18.36 19.36 20.36
Enric Granados 06.15.07.25	C. H. 06.42 07.52 08.37 09.37 10.37 11.37 12.37 13.37 14.37 15.37 16.37 17.37 18.37 19.37 20.37
Humbert Torres 06.15.07.26	Joan Gavarró 06.43 07.53 08.38 09.38 10.38 11.38 12.38 13.38 14.38 15.38 16.38 17.38 18.38 19.38 20.38
PL Europa 1 06.15.07.27	A. F. 06.44 07.55 08.40 09.40 10.40 11.40 12.40 13.40 14.40 15.40 16.40 17.40 18.40 19.40 20.40
Pl. del Treball 06.15.07.28	M. Santalúcsia 06.45 07.56 08.41 09.41 10.41 11.41 12.41 13.41 14.41 15.41 16.41 17.41 18.41 19.41 20.41
Cap Balafia 06.15.07.29	Monsenyo Salvadordor 06.46 07.57 08.42 09.42 10.42 11.42 12.42 13.42 14.42 15.42 16.42 17.42 18.42 19.42 20.42
Baró de Mairat-Ci. de Cerdins 06.15.07.30	Costa Magraner 06.47 07.58 08.43 09.43 10.43 11.43 12.43 13.43 14.43 15.43 16.43 17.43 18.43 19.43 20.43
Pont de Pardinyes 1 06.15.07.31	Cenarro 06.48 07.59 08.44 09.44 10.44 11.44 12.44 13.44 14.44 15.44 16.44 17.44 18.44 19.44 20.44
Riu Segre 06.15.07.32	Travesia Palauet L2 06.49 08.00 08.45 09.45 10.45 11.45 12.45 13.45 14.45 15.45 16.45 17.45 18.45 19.45 20.45
Pont de Pardinyes 2 06.15.07.33	Asturias 2 07.01 08.01 08.46 09.46 10.46 11.46 12.46 13.46 14.46 15.46 16.46 17.46 18.46 19.46 20.46
Ciutat del Transport	Baqué - CAP 2 07.02 08.02 08.47 09.47 10.47 11.47 12.47 13.47 14.47 15.47 16.47 17.47 18.47 19.47 20.47
	Palauet 07.03 08.03 08.48 09.48 10.48 11.48 12.48 13.48 14.48 15.48 16.48 17.48 18.48 19.48 20.48
	Canal 2 07.04 08.04 08.49 09.49 10.49 11.49 12.49 13.49 14.49 15.49 16.49 17.49 18.49 19.49 20.49
	Siurana 2 07.05 08.05 08.50 09.50 10.50 11.50 12.50 13.50 14.50 15.50 16.50 17.50 18.50 19.50 20.50
	Bracons 1 a 3 Calella 2 07.06 08.06 08.51 09.51 10.51 11.51 12.51 13.51 14.51 15.51 16.51 17.51 18.51 19.51 20.51
	Doctora Castells 2 El Mèdes 06.44 07.44 08.28 09.28 10.28 11.28 12.28 13.28 14.28 15.28 16.28 17.28 18.28 19.28 20.28
	Autobusos de Lleida SA Agua Zarzúa 06.45 07.45 08.32 09.32 10.32 11.32 12.32 13.32 14.26 15.26 16.26 17.26 18.26 19.26 20.26
	Ajuntament de Lleida Els horaris corresponents als dies festius de dilluns a dissabtes. Els festius sense servei

Fruit de Pacte Social per la Ciutadania, subscrit entre l'Ajuntament de Lleida i les dues centrals sindicals majoritàries, CC.OO i UGT l'any 2005, Autobusos de Lleida posa en marxa a partir del dia 29 de desembre la línia de transport públic als polígons de la ciutat de Lleida.

Aquest nou servei estableix el pas dels autobusos per l'interior de la ciutat, i el fa compatible amb la resta de línies urbanes de l'autobus.

La línia d'autobusos als polígons començarà a funcionar a les 6 del matí amb dos serveis que faran un extens recorregut per tota la ciutat (veure plànol).

A partir de les vuit del matí el servei es reduirà a una unitat que farà un recorregut més curt per l'interior de la ciutat de Lleida però que permetrà més pas de freqüència.

Tant el recorregut per l'interior de la ciutat com les unitats de servei que es posen en marxa es contemplen com una experiència pilot i per tant es farà un seguiment de la seva eficiència i servei, durant el primer semestre de l'any 2006 per tal d'anar perfeccionant horaris i itineraris.

Les persones interessades en fer suggeriments de millora del servei han de dirigir les seves aportacions i comentaris a Autobusos de Lleida AV. Blondel, 96 25002 Lleida T. 973 27 29 99 www.autobusoslleida.es email: autobuses@autobusoslleida.com